MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSSY ISTVÁN

1944 JÚNIUS 15. (VII. ÉVF. 12. SZÁM)



Szerelőink munkában
(Kún Szabó L. fhdgy. felvétele)

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT
MAGYAR SZÁRNYAK
RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN VII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM BUDAPEST, 1944 JÚNIUS 15



Dessloch vezérezredes látogatása egy magyar repülőalakulatnál, Edert német repülőezredes társaságában.



Szirmay Aladár vezérőrnagy, a keleti arcvonalon küzdő magyar repülődandár parancsnoka

IGY HARCOLNAK BOMBÁZÓINK!

A tavaszi reggel párás napsütésében egy magyar közelfelderítőgép szállt le a tábori repülőtéren. Az orosz síkság pora vastag felhőkben kavarodott fel a beguruló gép nyomán. A mind halkabban duruzsuló motorok egyet-kettőt köhintettek, aztán végleg elhallgattak. A gondolák orrán forgó fényes üvegkarikák eltűntek és helyettük a légcsavarok szárnyai kaszáltak bele erőtlen csapásokkal a csípős tavaszi levegőbe, míg kifogyva a lendületből, ők is megálltak.

A közelfelderítő nem messze a parancsnoki épülettől torpant meg és pilótája szinte még mozgás közben, könnyedén ugrott le az ülésből. A gépet az odasiető szerelők gondjaira bízta és elindult jelentést tenni a bevetésről. Megelégedett arcán látszott, hogy eredménnyel járt. Utja a hangárok mellett vitt el és a félignyitott ajtón keresztül belátott a pihenő bombázókra. Ponyvával letakarva lustálkodtak a nagy kétmotoros masinák a hangár hűs félhomályában. — Ti sem fogjátok sokáig a napot lopni — pillantott rájuk a koránkelő felderítőpilóta és befordult a parancsnoki épület ajtaján. Keresztülsietett a tiszti ebédlőn és belépett a parancsnoki szobába. Amint átment a nagytermen, várakozó bombázóbajtársai felvillanyozódva és örömmel üdvözölték, felcsillanó szemükön látszott, hogy bevetést remélnek.

Ezalatt a felderítőgép megfigyelője is lecihelődött a hátsó ülésből és a földi személyzet segítségével nagyóvatosan kiemelte a gép hasából a jólmegtermett fényképezőgépet. Két ember cipelte féltő gonddal a drága masinát, melynek gyomrában lapultak a bevetés alatt készített értékes felvételek: szovjet hidak, állásrendszerek, csapatgyülekezések és ütegállások apró játékképei. Ezekből a játékképecskékből komoly térkép válik majd a laboratóriumban és a térképek kiértékelése alapján kapnak a bombázók kövér prédát, helyesebben bevetési parancsot. A megfigyelő összenyalábolta feljegyzéseit és szintén elindult az épületek felé. — Azt hiszem, ezeknek sem kell megvárni, amíg a fényképészek kibogarásszák a filmekről a bombáznivalót! — nézett fel papirosaiból a hangárok mellett és a tunyán alvó 88-asokra esett tekintete.

GYÜLEKEZŐ ELLENSÉG

Nem is kellett megvárniok!

A hajnali világításnál nem volt szükség fényképezőgépre, a megfigyelő saját szemével is nagyon jól látta, hogy a folyókanyarulaton túl fekvő kis orosz faluban nagy páncéloserőket vont össze a szovjet. A falucska egyetlen utcáján szorosan egymás után felzárkózva álltak a páncélosok, óvatosan a házak árnyékába húzódva. De a nyomorúságos házikók bizony eltörpültek a hatalmas T 34-esek mellett és inkább ők látszottak elbujni a páncélosok mellett. A falu felé vezető úton még egyre áramlottak a páncélosok a gyülekezési helyre: hangyák igyekeznek szaporán a boly felé.

A szovjet ellentámadás kiindulási pontjául szemelte ki a falut és az összes rendelkezésre álló nehézpáncélost ide tömörítette. Ezen az arcvonalszakaszon három nap óta támadásban volt egy magyar hadseregcsoport és a szovjet kétségbeesett kísérleteket tett, hogy a kérdéses folyókanyarulat teljes megszállását megakadályozza. A faluban összevont páncéloserőkkel az előretörő magyar csapatok oldalába akart támadni és ez komoly veszélyt jelentett. A felderítőgépnek ennek a páncélosgyülekezésnek erejét kellett megállapítania, megsemmisítésük és ezzel a magyar csapatok további előretörésének biztosítása a bombázókra várt.

BOMBÁZÓINKAT BEVETIK

A megfigyelő megtette jelentését és félórával a felderítőgép leszállása után riasztották a bombázókat. Haladéktalanul cselekedni kellett. A parancs így szólt: megzavarni és szétugrasztani a szovjet nehézpáncélosok gyülekezését N. falunál.

A bombázók szeme felcsillant. Igazi zubós feladat. Mindegyikük szeretett volna résztvenni a bevetésen, de csak három gépre volt szükség. Maga a századparancsnok Herder főhadnagy indult el rajával. A másik két gép pilótái Krasznai őrmester és Majoros főhadnagy. A kijelölt gépek személyzete harci tüztől fűtve készülődött a bevetésre.

*

Az idő ragyogó volt. A hajnali párás ködöt szétzavarták a nap sugarai és a felhőtlen égbolt oly békésen hajolt a végtelen orosz síkságra, mintha valahol otthon a magyar Alföldet borítaná be kék kupolájával.

A bombázók magukra rántották pilótaruháikat és futólépésben indultak a hangárok felé. A földi személyzet, a szerelők parancsot kaptak a három 88-as előkészítésére. A tunyán pihenő gépekről lecibálták a ponyvákat, a sarkig nyitott hangárajtókon vidáman sütött be a tavaszi napsugár: az alvó bombázók felébredtek. Kitolták őket a repülőtér pázsitjára és amint a pajkos napsugarak megcsillantak a vezetőülés fényes üvegburkolatán, azt hihette az ember, hogy a nagy fénytől álmosan hunyorognak. De hamarosan egészen felébredtek és mint a jó harciparipák, fujva, prüszkölve készültek a küzdelemre. A szerelők motorpróbát tartottak, odagurult a benzinesautó és a gépek benzintartálya nagy adag benzint hörpintett le reggelire. Már nem ormótlanul és lustán álldogáltak, mint előbb a hangárban, hanem minden porcikájukban remegve, harsogó motorral, szinte visszafojtott lendülettel szaglásztak bele a levegőbe.

De még hátra a java! Hozták a „csomagokat!" Jól megtermett 250 kilósokat függesztettek fel a gépek alá. Szinte dédelgetve erősítik fel a fényes acéltestü bombákat a szerelők és a közben teljes számmal összegyülekezett gépszemélyzet kedvtelve figyelte a munkát. A fegyvermesterek megvizsgálták a fedélzeti géppuskákat és számtalan töltényhevedert tettek a gépbe.

A századparancsnok gyors léptekkel érkezett az indulásra kész gépekhez. Felolvasta a részletes parancsot, megadta a pontos útirányt és a személyzet a gépekbe szállt. Elfoglalta helyét a pilóta, a megfigyelő és a rádiós. Az indítózászló lecsapódott, a századparancsnoki gép motorjai felbőgtek és a 88-as raj nekilendült. Hatalmas porfelhőuszályt húzva maguk után, rohantak végig a repülőtéren, majd könnyedén és kecsesen, mintha nem is 2000 kg bombaterhet cipelnének, a levegőbe lendültek és gyors emelkedéssel tüntek el kelet felé.

A CÉL ELŐTT

Három magyar gép repül kelet felé.

A három gép szabályos ékalakban rohan a kék égbolt alatt. A nap már majdnem delelőre hágott és játékos sugarai vidáman csillogtatják a gépek orrának üvegborítását. A kép békés a levegőben, de a földön a háború nyomai látszanak.

A levegő egyelőre csendes. A gépek háborítatlanul folytatják útjukat, nem kellemetlenkedik sem vadász, sem légelhárító ágyú. Nagy vargabetűt írnak le, hogy a nap felől, keletről támadhassák meg a célpontot. Hamarosan átrepülik a szovjet vonalakat, innét kezdve már nem olyan barátságos az út. Itt is, ott is felvillan egy-egy légvédelmi ágyú torkolattüze, de a gépek magasságáig nem igen érnek fel a fehér robbanófelhők. Bizony viszket a géppuskások tenyere, hogy egy jó sorozattal odapörköljenek a kellemetlenkedőknek de most nincs idő ilyesmire, a parancs másképp szól.

A három magyar bombázó, mint a végzet közeledik célja felé, villámsebesen és kivédhetetlenül. Sötét acéltestükben erő és lendület párosul, olyanok, mint mindig lecsapni kész ragadozómadarak.

A cél már közel van. Az »egymásköztin« rövid szavakkal adja ki a századparancsnok végső utasításait és a gépek utolsó nagy fordulót tesznek, úgyhogy a nap izzó aranykorongja már pontosan mögöttük van. A vezérgép megfigyelője térképre hajlik és jelzi, hogy a falu, ahol a szovjet páncélosok gyülekeznek, 30 km-re fekszik előttük. De már észre is vehető az utak forgalmán a felderítőgép jelentésének valódisága. Nem lehet messze a falu! A gépek zuhanásra készek. A pilóták utolsó ellenőrzőpillantást vetnek a műszertáblára, a bombakioldó és a zuhanófék fogantyújára, a személyzet tagjai meghúzzák a bekötőhevedereket.



Útban a célpont felé

Már a falu fölött vannak! 4000 méterről játékszereknek tűnő óriás harckocsik csak úgy nyüzsögnek az úton. A raj támadásra fordul és a falu szélén legsűrűbben álló páncélosoknak veszi irányát.

Ebben a pillanatban még a hat motor dörgését is túlharsogó légvédelmi tűz tör fel a földről.. Ugylátszik, a felderítőgép ittjárta óta az oroszok erős légvédelmi tüzérséget vontak ide össze a páncélos gyülekezés biztosítására. A támadó gépeket az erős napsütés miatt csak az utolsó percben vehették észre az ütegek, de most mintha késésüket akarnák pótolni valamennyien egyszerre nyitották meg tüzüket. Minden képzeletet felülmúló gyilkos tüzesőt okádnak a három magyar bombázóra. A pokol kezdődött itt! Nehéz és könnyű légvédelmi ágyúk megszámlálhatatlan mennyiségben küldik lövedékeiket az ég felé és bizony elég jól céloznak! A szétrobbanó gránátok fehér felhői átkozottul közel járnak a gépekhez és hol egyiknek hol másiknak szárnyán vagy törzsén koppan egy-egy eltévedt repeszdarab. Néha nagyobb robbanások meg is dobják a gépeket. Szinte képtelenségnek látszik ebben a pokoli színjátékban egyenesen vezetni a gépet és még elképzelhetetlenebbnek látszik a támadás. De a magyar fiúkat nem olyan fából faragták hogy ilyenkor meghátráljanak! Fölveszik a támadási alakzatot és oszlopban repülnek rá a célra.

ZUHANÁS A CÉLRA

A célpont felett a vezérgép orra megbillen és irtózatos sebességgel zuhan alá. A három gép mint a vércse csap le áldozatára és a pilóta keze a bombakioldóra feszül. A bombacélzókészülékben pontosan megjelenik a cél és máris a kellő vetőmagasságban vannak. A légvédelmi tűz mind vadabb lesz, amint a magja felé közelednek. Már beleszólnak a géppuskák is, de a bombázók orrgéppuskái is szünet nélkül kelepelnek. Ebben a pillanatban elválik a vezérgéptől egy bomba és becsap a páncélosok sűrűjébe. A terhétől megszabadult gép éles ívben szökik fel ismét a magasba és nyomában hatalmas robbanás reszketteti meg a levegőt. A szovjet páncélosok sebzetten vergődnek a becsapódás nyomán, de az épen maradtaknak sincs idejük menekülni, mert már ott van a másik és harmadik gép is. Bombáik irtózatos pusztítást visznek véghez az összetömörült T 34-esek között.

ELLENSÉGES VADÁSZOK

Isten csodája, hogy mindhárom gép sértetlenül került ki ebből a pokolból és ismét fel tudott emelkedni. Felhúznak a magasba és újabb támadásra indulnak. Ismét lecsapnak a páncélosokra és a hatás ugyanaz. Több légvédelmi üteg is elhallgat bombáik nyomán. A zavar teljes. A megmaradt páncélosok igyekeznek minél jobban szétszóródni, ha ugyan társaik roncsa és a bombatölcsérek nem zárták el útjukat. A bombázók ledobják valamennyi bombájukat és még utoljára hatásos géppuskatűzzel seprik végig a falut. A légvédelmi tűz ereje csökkent, vakmerőségük most már nem ismer határt.

A mélytámadások végrehajtásában szinte egymással versengnek a gépek. Újra meg újra lecsapnak a falura és géppuskatűzzel pásztázzák a páncélosokat. Elöljár ebben Krasznai őrmester gépe. A gépszemélyzet minden egyes tagja mesterien kezeli a géppuskát. Tóth zászlós, Tolonits szakaszvezető és Tamás karp. őrmester derekasan lövik a kínálkozó földi célokat.

Az őrmester gépe a legmerészebb a mélytámadásban! Egészen földközelben száll és valóságos vadászatot rendez a menekülni igyekvő szovjet páncélosokra. Valamennyi fedélzeti géppuskájából állandóan tüzel és jégesőként záporozó tüzelésük nyomán sok bolsevista harap fűbe.

A derék nyolcvannyolcas kecses fordulóval emelkedni kezd, amikor hirtelen váratlanul két szovjet vadásszal találja magát szemközt. A szó szoros értelmében szemközt találják magukat egymással mert a két vadász oldalról szerette volna meglepni a bombázót, a fordulóval azonban pontosan szembe találkoznak. Erre mindkét fél meglepődik. Ez azonban csak a másodperc törtrészéig tart, azután a vadászok megnyitják géppuskáikból a tüzet a nyolcvannyolcasra. Ennek fele sem tréfa!

Az orrgéppuska felel a vadászoknak. Mindez egy pillanatig tart, mert a két vadász már el is surran felettük. Honnét kerültek ide ezek a vadászok? Ezen az arcvonalszakaszon nem igen számítottak vadászbeavatkozásra. Úgy látszik szovjeték nem nézték jó szemmel működésüket és sietve segítséget kértek valamelyik közeli repülőtérről. Kicsit elkésve értek ugyan ide a vadászok, de mindenesetre úgy csöppentek ide, mintha egyenesen a kék égből zuhantak volna alá.

De már megint itt vannak! És meg is szaporodtak! Már hárman vannak! A három Airacobra zárt kötelékben zúg feléjük és géppuskáikból szünet nélkül tüzelnek. A bombázóból ugyancsak meleg fogadtatásban részesítik a mind közelebb merészkedő bolsevistákat.

A három magyar bombázó már a bombázás és főleg az alacsonytámadás alatt elszakadt egymástól és különkülön »dolgozott«. Most a légiharc közben a megtámadott bombázó teljesen elvesztette szemelől két társát. Egyedül küzdenek a három kitartóan támadó vadász ellen. A gép személyzetének azonban helyén van a szíve és az esze. Krasznai ügyesen vezeti gépét és mindig szorosan földközelben marad, hogy a vadászoknak minél kevesebb támadási lehetőséget adjon. Személyzete pedig remekül bánik a géppuskákkal!

De úgy látszik, a vadászok is rájöttek, hogy itt nem terem számukra könnyen szerezhető babér! Egyszerre leválnak róla és amilyen gyorsan jöttek, olyan sebesen el is tűnnek. Talán új prédát találtak és könnyebb győzelmi lehetőségeket remélnek?

Krasznaiék fellélegzenek és mivel egy jó pár találat van már gépükön és géppuskáik tölténykészlete is vészesen megcsappant, jobbnak látják minél gyorsabban eltűnni a harc színhelyéről.

A három szovjet vadász pedig valóban új prédát talált. Majoros főhadnagy hazafelé tartó gépét látták meg és most arra vetik rá magukat. Majorosék is későn veszik észre a támadókat de nekik nincs olyan szerencséjük, mint az előbbi nyolcvannyolcasnak. A három Airacobra összesített tüze



Előkészítik a 88-ast

mindjárt első rácsapáskor jól ül és bombázót sok komoly találat éri. De a harcot vitézül felveszi az alulról rárohanó vadászok ellen és viszonozza tüzüket. A légiharc azonban mind kedvezőtlenebbül alakult a bombázóra nézve. A vadászok átkozottul jól lőnek. A bombázó létfontosságú részei is találatot kapnak. Géppuskái szünet nélkül szórják lövedékeiket a vadászok felé, de ezek, bár több találatot kapnak, makacsul és lerázhatatlanul követik. Most már nem szeretnék futni hagyni áldozatukat!

TALÁLATOT KAP A GÉP

A nyolcvannyolcas repülése bizonytalanná válik, megrongálódott az oldalkormány. A gép személyzete — Guthy főhadnagy, Tarján szakaszvezető és Kiss őrmester — összeszorított fogakkal tüzelnek, pillanatnyi szünet nélkül.

Egyszerre megdöbbenve látják, hogy a jobbmotorból füstcsík tör elő és a motor kihagy. Ezt is találat érte! A keletkezőben lévő tüzet sikerül elfojtani, de a motor leáll. A bombázó sebessége lecsökken. A pilóta csak minden erejét összeszedve tudja a sérült oldalkormány segítségével egyenesben tartani az egy motorral repülő gépet. A helyzet kilátástalannak látszik! Ilyen vánszorgással nem lehet megmenekülni! A vadászok meg csak kitartóan ott vannak a sarkukban!

Mivel pedig a baj sohasem jár egyedül, egyszerre két géppuskájuk hallgat el. Kifogyott a lőszer. Egy szál géppuska felesel még erőtlenül a három vadász töméntelen fegyverével.

Egymagukban nincs már reményük és lehetőségük a megmenekülésre. A rádiós szorgalmasan hívja a vezérgépet. Amikor az bejelentkezett, leadja a segélyt kérő jeleket. Szorongva lesi a választ, meghallják-e vajjon a bajtársak és egyáltalában hol vannak, mi van velük, tudnak-e segíteni?

A SZÁZADPARANCSNOK MEGSEGITI BAJTÁRSAIT

De a repülőszerencse nem hagyja el őket. A segélyjeleket a századparancsnok hazafelé tartó gépe felfogja. Herder főhadnagyék minden baj nélkül fejezték be a bombázást és nem találkoztak vadászokkal. Már nem voltak messze az otthoni repülőtértől, mikor rádiósuk felfogta a bajbajutott nyolcvannyolcas jeleit. Herder főhadnagy helyzetjelentést kért és gondolkodás nélkül visszafordult.

A bajtársak megmentéséről van szó, habozni egy pillanatig sem lehet! A nyolcvannyolcas legnagyobb sebességével rohan szorongatott társa segítségére. A gép nyeli a kilométereket és Herderék égnek a türelmetlenségtől, hogy mikor érnek már oda... Egyszerre csak előttük vannak mind: a sebesült bombázó és hü kísérői, a vadászok.

BOMBÁZÓ, MINT VADÁSZ

A nyolcvannyolcas lecsap a három vadász közé. A személyzetet elkapja a vadászláz és géppuskáik okádják a tüzet. A meglepett vadászok azt sem tudják, merre kapkodják fejüket. A légiharc minden iratlan törvényét megcsúfolva, egy bombázó megtámadja őket, vadászokat és kiragadja karmaik közül a már biztosnak vélt áldozatot. A bolsevisták egészen megzavarodnak ettől a határtalan vakmerőségtől, egyszer-kétszer tétován és kelletlenül rácsapnak az új jövevényre, aztán — mivel látják, hogy ezzel nem jó tréfálni — szépen hátraarcot csinálnak és úgy elszáguldanak, mintha ott sem lettek volna.

Herder főhadnagy, de a gép személyzetének minden tagja — Vadász őrmester, Kökény szakaszvezető és Dalmadi szakaszvezető — nagyot lélekzenek, amikor megtisztul körülöttük a levegő.

EGYÜTT HAZAFELÉ

A két gép — megmentő és megmentett — most már együtt tart hazafelé. Az ég mindjárt kékebb és a nap is szebben süt. A tavaszi levegőben két magyar bombázó repül hazafelé. Egyik kicsit bizonytalanul, óvatosan, mogrokkantan, de azért simán, a másik szorosan mellette, mintha védeni akarná. A jól végzett munka elégedett érzése, a pontosan végrehajtott parancs tudata és az önmagát is feláldozni tudó bajtársiasság nagy élménye teszi elégedetté a gépek személyzetét. Az egymásköztin először halkan, zümmögve, azután mind erősebben és bátrabban hangzik fel a század indulója. Énekelnek a repülők! A diadal, a győzelem éneke ez!

ISMÉT OTTHON

Mindhárom bevetett zubó szerencsésen hazaérkezett. A nyolcvannyolcasok ismét derekasan harcoltak, mint már annyiszor máskor. A gépek kisebb-nagyobb sérüléssel járták meg az utat, de a személyzetüket épen hazahozták.

Mint megállapítást nyert, a bombázás teljes sikert hozott. A páncélosok gyülekezését alaposan megzavarták és a további felvonulásukat lehetetlenné tették. 17 legnehezebb szovjet páncélost ért telitalálat, rengeteg megrongálódott közülük és a szovjet embervesztesége is nagy volt. A feladatot kiválóan hajtották végre, ezáltal a magyar földi csapatok további támadása lehetővé vált.

A parancs végrehajtásán kívül a század parancsnoka és a gép személyzete önfeláldozó, bajtársias vállalkozásával ennek a bevetésnek örök emléket állított.

Stirling György

SZERELŐINK MUNKÁBAN

Kún Szabó L. fhdgy. felv.

Az új motort daru emeli fel a motorágy magasságába



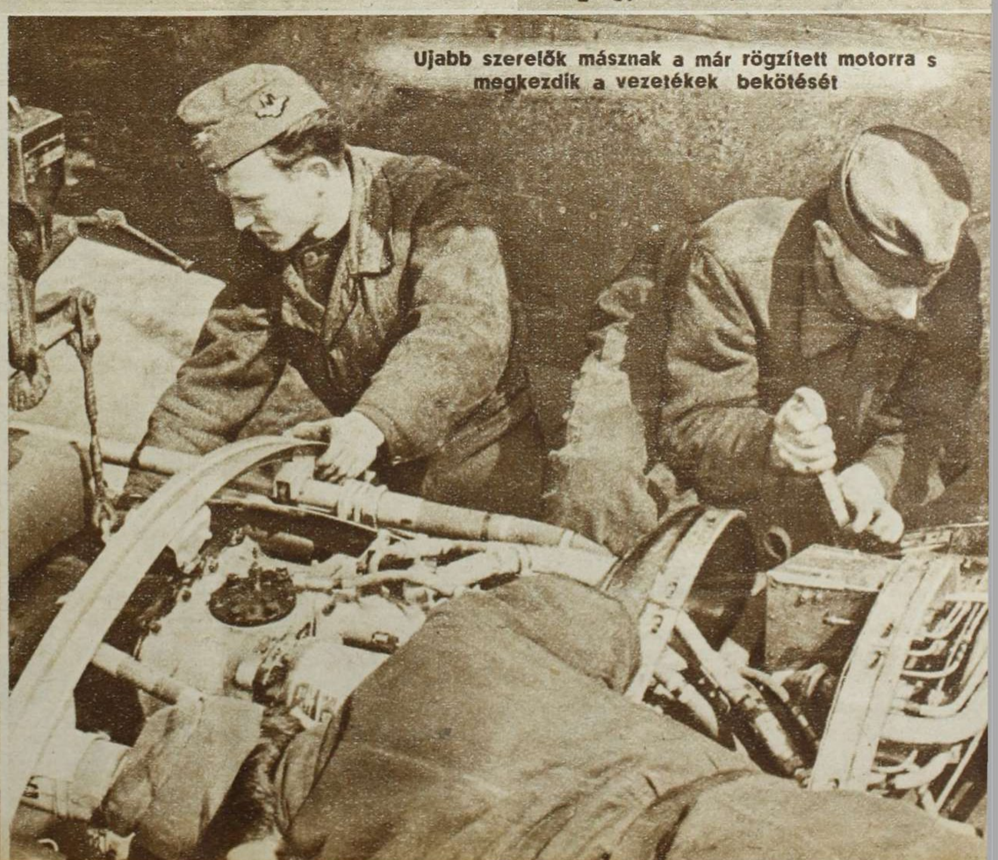
A szerelők feszült figyelme közben illesztik helyére a motort



Még egy kicsit feljebb a motor elejét...



...és máris rögzítik a motorfelerősítő csavarokat



Ujabb szerelők másznak a már rögzített motorra s megkezdik a vezetékek bekötését







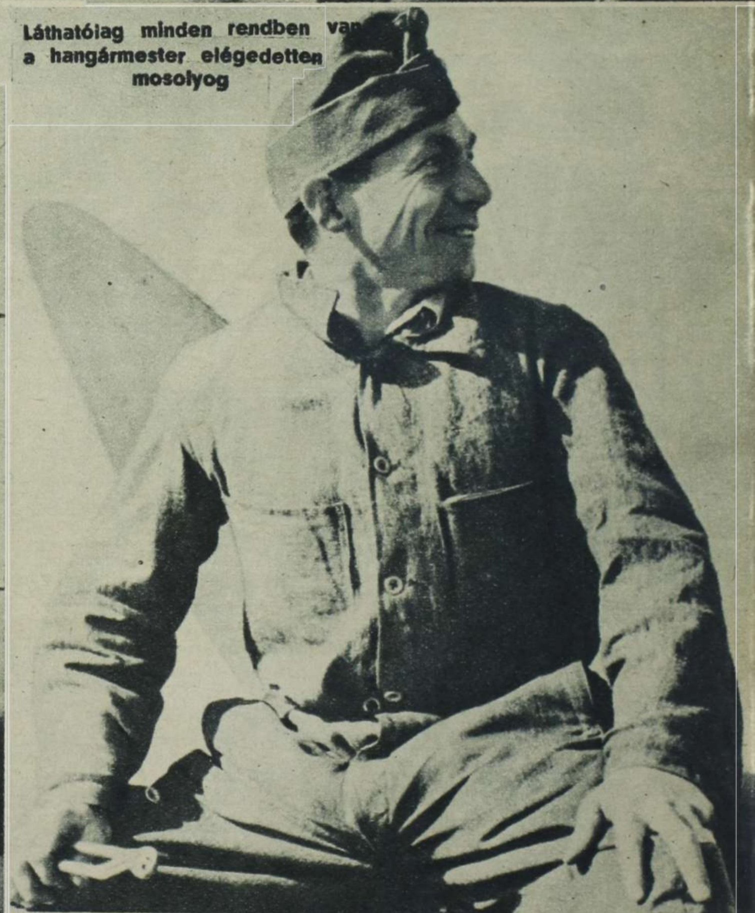
6. A fontosabb csatlakozásokat a főszerelő ellenőrzi

7. Az olajvezetékeket is kitisztítják s összeszerelik az új motorral.

11. Megindul a légcsavar beszerelése



Láthatólag minden rendben van, a hangármester elégedetten mosolyog









Csak gondos munka biztosíthatja a motorok zavartalan működését.

9.



9. A motor hűtését örvlemezekkel szabályozzák, beállításuk tehát lelkiismeretes munkát igényel

10. Eközben a légcsavarszerelő leveszi a motortengelyről az óvóburkot, hogy a légcsavart helyére illeszthesse

10.



14.







14. Szerelőink vidám arcáról látszik: nyugodt a lelkiismeretük, ma ismét jó munkát végeztek és egy géppel több mehet bevetésre.

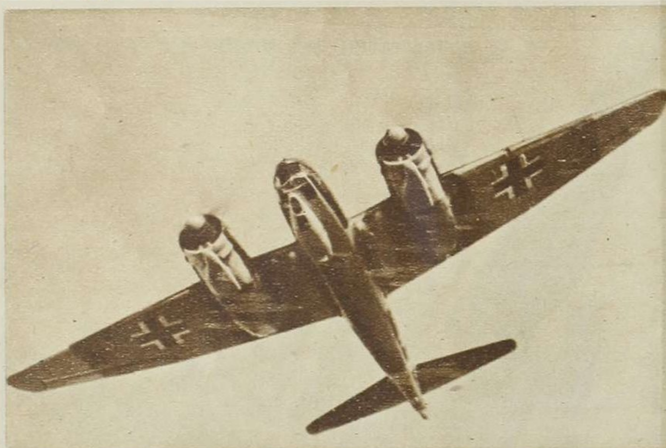
12. Az uj légcsavart daru emeli fel a tengelyhez

AZ INVÁZIÓ REPÜLŐGÉPEI

I. A német légihaderő sok győzelmes harcban kipróbált harcigépei



A Messerschmitt Me. 109.G. a német légihaderő korszerű vadászegyülésese; a sokezer légigyőzelmet aratott Me. 109. gépek sorozatának tökéletes tagja. Közel 1500 lóerős motorral legnagyobb sebessége 650 km/óra körül jár, fegyverzete gépágyúkból (1 vagy 3) és nehéz géppuskákból áll. Vadászbombázó kivitelben is nagy szerepe van a nyugati elhárító harcokban, ekkor a törzs alatt 250 kg-os bombát visz. Használják még, kiváló eredménnyel, távolfelderítésre és póttartállyal kísérő vadászgépként.



Junkers Ju. 88. a német légihaderő kitűnő bombázó és zuhanóbombázógépe, amely minden arcvonalon fényesen bevált. Két db 1200—1400 lóerős motorral közel 500 km/óra legnagyobb sebességet ér el, bombaterhe 1800 kg. Fegyverzete gépágyúkból és géppuskákból áll. A Biscaya-i öbölben romboló változatban a búvárhajók biztosítására is használják. Éjszakai romboló változatával is jó eredményeket értek el.



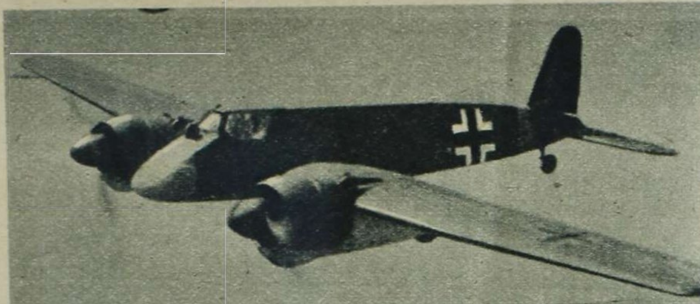
Dornier Do. 217. az újabb német bombázó és zuhanóbombázó gép, egy kiváló gépsorozat végső tökéletesítése. Korszerű változata (Do. 217. M.) két db 1500 lóerő körüli motorral 500 km/óránál is gyorsabb. Bombaterhe 2400 kg. Fegyverzete gépágyúkból és géppuskákból áll. Éjszakai romboló változata is van szolgálatban.



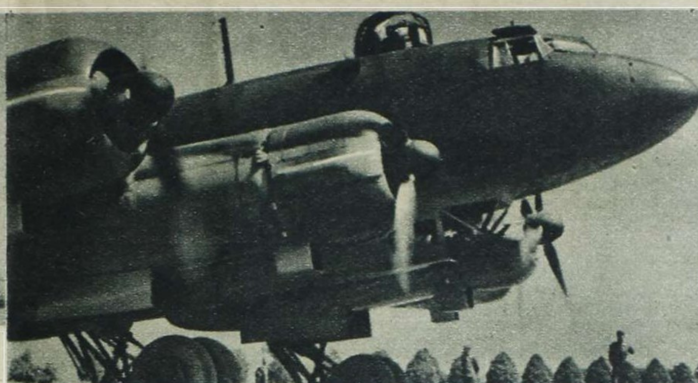
A Messerschmitt Me. 110. korszerű kétmotoros romboló és éjszakai vadászgép, amely szintén rendkívüli harci sikerekre tekinthet vissza. Két 1200 lóerős motorral legnagyobb sebessége 570 km/óra felett jár, fegyverzete pedig több merev beépítésű gépágyúból és géppuskából, valamint egy mozgatható ikergéppuskából áll. Két db 250 kg-os bombával szintén használatos, mint vadászbombázó; póttartályokkal pedig kísérő vadásznak is alkalmas, tengeri szakaszokon is. Korszerűbb válfajai (Me. 210. stb.) lényegesen jobb teljesítményűek.



A Focke Wulf FW. 190. vadászgép páratlan fordulékonyságának köszönheti, hogy az angol vadászokkal szemben fölényben van. 1500 lóerő teljesítményű csillagmotorral legnagyobb sebessége meghaladja a 600 km/órát. Fegyverzete több 20 mm-es gépágyú és nehéz géppuska. Mint vadászbombázó (Jabo) egy db 500 kg-os bombát is vihet. Éjszakai vadászfeladatokra átalakított változata a híres »Vaddisznó«; ekkor póttartállyal is alkalmazzák.



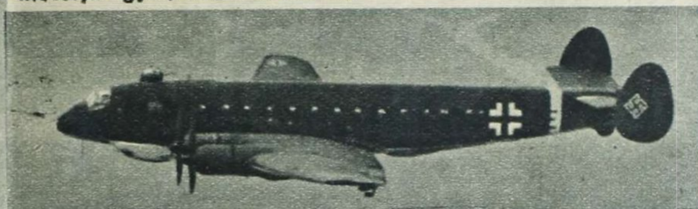
Henschel Hs. 129. az új német csatarepülőgép, amely a Ju. 87. és Hs. 123. gépeket pótolja. Két db 700 lóerős csillagmotorral a gép legnagyobb sebessége 400 km/óra felett jár. Fegyverzete, feladatkörének megfelelően, igen erős: több 20 mm-es és egy 30 mm-es gépágyú, valamint nehéz géppuskák. Főleg ellenséges gépesített kötelékek, oszlopok ellen alkalmazzák sikerrel. Nagyobb számú repeszbombát is vihet magával. Együléses.



Focke Wulf Kurier FW. 200. K. a híres Condor utasgép katonai változata, amely nem csupán elsőrendű szállítógép, hanem kitűnő távolbombázó is. Legnagyobb sebessége 450 km/óra felett van, hatástávolsága 4—5000 km. Bombaterhe, a hatástávnak megfelelően, több tonna. Védőfegyverzete: több toronyban elhelyezett gépágyúk és géppuskák. Négy motorja egyenként 1600 lóerős.



Junkers Ju. 52, a világhírű szállítógép, amely szállítósiklógépek vontatásával is nevezetessé vált. A német hadsereg harci sikereiben sok része volt. Nagyszerű repülőtulajdonságú, mintegy négy tonna teherbírású gép. Három db 800 lóerős csillagmotorral legnagyobb sebessége 3.0 km/óra. Hadműveleti terület felett néhány géppuska a védőfegyverzete, lehetőleg vadászkísérettel vetik be.



Junkers Ju. 90. S, ill. Ju. 290. a német nehéz bombázógép, amely nem csupán éjszakai támadásokban, hanem nappal a hajókaravánok elé repülve, az óceánon is zavarja az ellenséges utánpótlást. Teljesítményadatait még nem közölték, bombaterhe igen nagy, öt tonnát is meghaladja. Fegyverzete több toronyban elhelyezett géppuskából és gépágyúkból áll. Négy db 1600 lóerős csillagmotorja van.

II. Az angolszászok gépei

1. Vickers Supermarine Spitfire az angolok vadászegyülésese, amely a Me. 109. géppel egyidős konstrukció. 1500—1800 lóerős motorja van. Használatos a Spitfire VB., IX. és XII. Vadászbombázóként is alkalmazzák. Az anyahajókon Seafire nevű alfaját rendszeresítették.

2. Hawker Typhoon angol vadászegyüléses és vadászbombázó, négy db 20 mm-es gépágyúval és 500 kg (újabban 900 kg) bombával. 2200 lóerős motorja van.

3. North American P—51B Mustang, többfeladatos vadászgép (használatos, mint vadászgép, magassági vadász és vadászbombázó). Fegyverzete 4 db 20 mm-es gépágyú vagy 4 db 13 mm-es nehéz géppuska. Bombaterhe 450 kg. Kísérő feladatokra is bevetik.

4. Republic P—47B Thunderbolt amerikai magassági vadászgép. Régebbi változatait, 900 kg bombateherrel vadászbombázónak is használják. Motorja 2000 lóerős. Fegyverzete 6 db 12.7 mm-es nehéz géppuska.

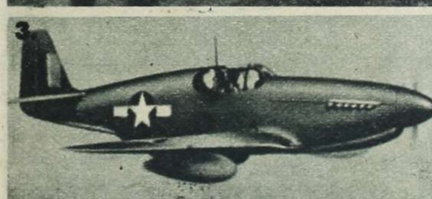
5. Bristol Beaufighter többfeladatos romboló. Két db 1400 lóerős motorja van, fegyverzete 4 db 20 mm-es gépágyú és 4 db 8 mm-es géppuska. Torpedóvetésre is bevetik. Bombaterhe 900 kg lehet. Éjszakai vadászgépként is használatos.

6. De Havilland Mosquito többfeladatos gép: romboló, éjszakai vadász és közepes bombázó. Két db 1300 lóerős motorja van. Bombaterhe max. 1800 kg.

7. Douglas P—70 Havoc éjszakai vadász, a Boston gép egyik változata. Fegyverzete gépágyúkból és géppuskákból áll. Két db 1600 lóerős csillagmotorja van. Nappal csatarepülőgépként is használják.









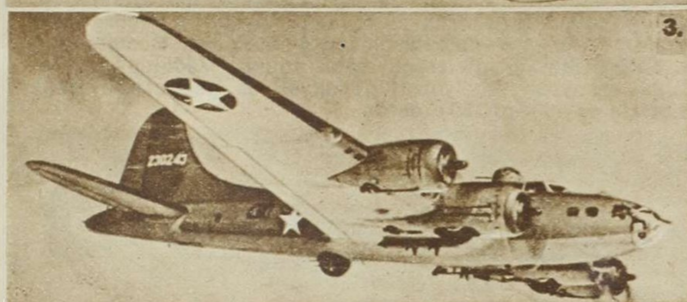






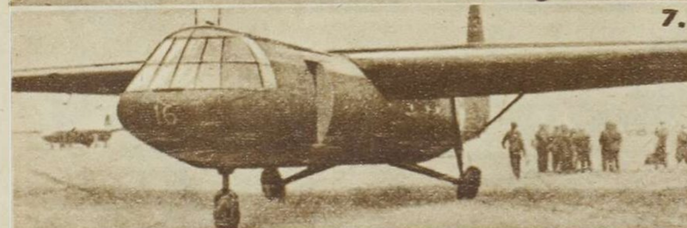


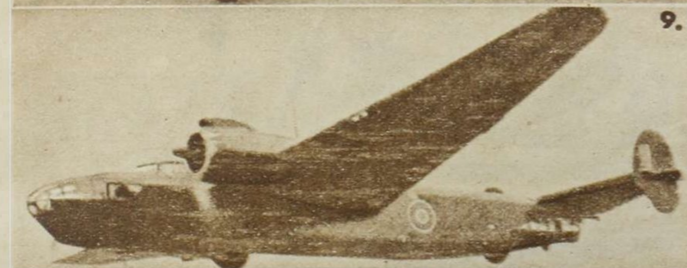




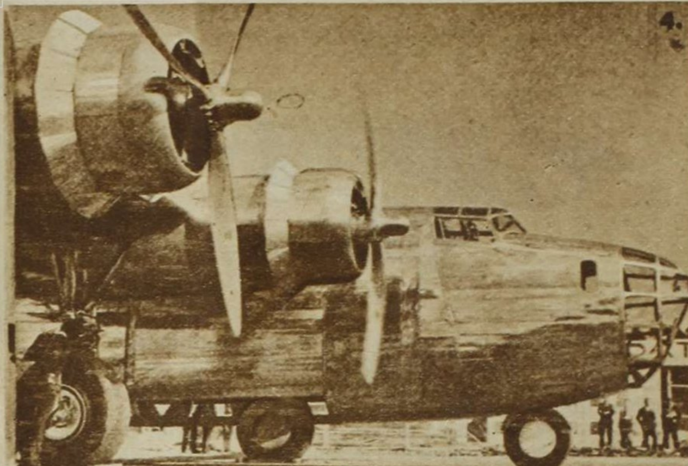












1. Martin B—26C Marauder közepes bombázógép. Két db 2000 lóerős csillagmotorja van. Bombaterhe kb. 1500 kg. Fegyverzete 8 db 12.7 mm géppuska.

2. North American B—25E Mitchell közepes bombázógép. Két db 2000 lóerős csillagmotorja van, bombaterhe kb. 1800 kg. Fegyverzete 6—8 db 12.7 mm géppuska.

3. Boeing B—17G Flying Fortress (a repülő erőd), amerikai nehéz bombázógép. Négy db 1600 lóerős motorja van, bombaterhe max. 4.5 tonna. Védőfegyverzete számos géppuskaállásra oszlik el (lásd lapunk más helyén).

4. Consolidated Liberator B—24H, amerikai nehéz bombázógép, amelyet partvédelmi szolgálatban is alkalmaznak. Bombaterhe 3500 kg. Fegyverzete 10 db 12.7 mm géppuska.

5. Avro Lancaster angol éjszakai nehéz bombázógép. Négy db 1500 lóerős motorja van. Bombaterhe max. nyolc tonna. Védőfegyverzete több géppuska (8—10 db).

6. Handley Page Halifax angol éjszakai nehéz bombázó. Négy db 1350 lóerős motorja van, bombaterhe max. hat tonna. Védőfegyverzete 5 géppuska.

7. Airspeed Horsa angol szállító siklógép, 25 gyalogos szállítására. (Metszetét lásd a 16—17. oldalon.)

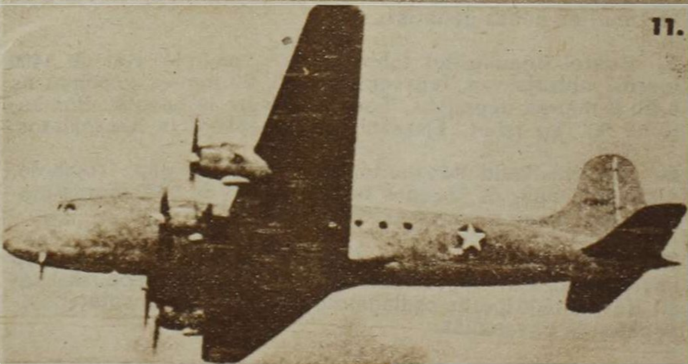
8. Waco CG—4A Hadrian angolszász szállító siklógép, 13 gyalogos szállítására. Ujabb változatai is vannak (CG—13), segédmotorral is használják.

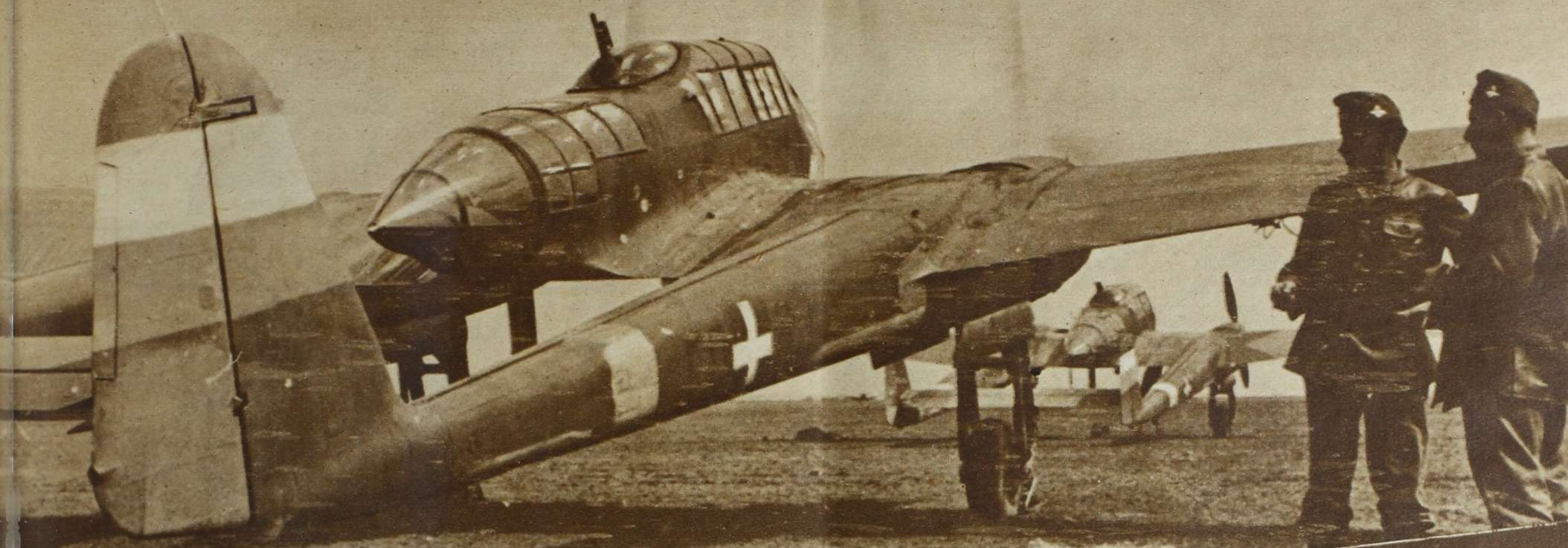
9. Armstrong Whitworth Albemarle II. angol vontatógép, két 1600 lóerős csillagmotorral, több Horsa gép vontatására is alkalmas. Fegyverzete 6 géppuska.

10. Douglas C—47 Dakota az ismert DC—3 utasgép szállító változata, amelyet vontatóként is használnak, 15—25 ejtőernyőst vihet. Fegyvertelen.

11. Douglas C—54 Skymaster, a DC—4 katonai szállító változata, 40—55 ejtőernyős szállítására. Fegyvertelen.







Startrakészen áll a Focke Wulf 189 közelfelderítőgép. A földi személyzet tagjai várják a gép indulását

MAGYAR KÖZELFELDERÍTŐK BEVETÉSEN

A KÁRPÁTOK ÉS A DNYESZTER FELSŐ FOLYÁSA KÖZÖTT

PK—Mahla német haditudósító eredeti képriportja



A földi személyzet egyik tagja felszáll előtt megtisztítja a közelfelderítő ablak nak üvegborítását

A felderítőgép átrepül Sztaniszlau városa felett



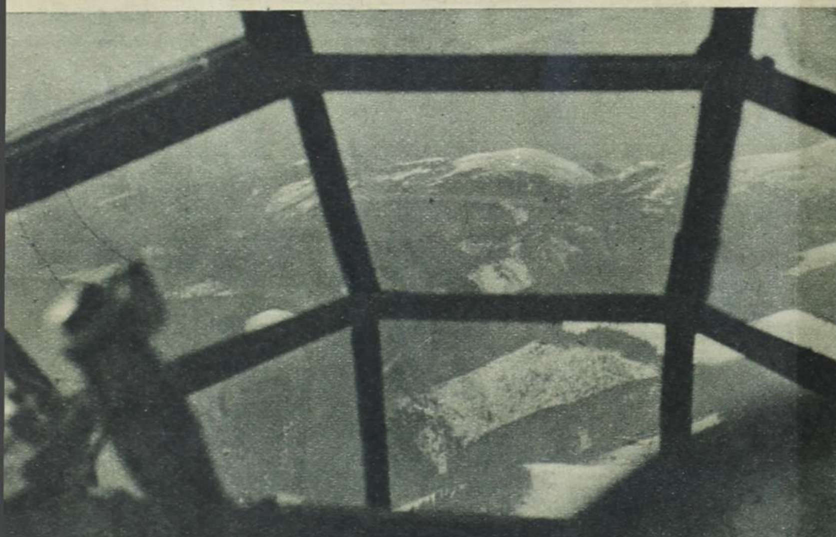
Átrepülték a saját vonalakat! A gép lövésze kettőzött figy lemmel kutatja szemével a légteret, nincs-e valahol ellenséges vadász?



Igy látja a magyar közelfelderítő a Dnyeszter két hídját 3000 méter magasságból



A gép megfigyelője minden fontos látnivalót azonnal bejegyez a térképbe



A felderítőútra induló gép átrepül a Kárpátok hóborította csúcsai felett



Egy orosz falucskát repül át a gép. A főutcán jól láthatók a mozgásban lévő szovjet páncélosok



A feladatot megoldották! A magyar felderítő hazafelé tart a Kárpátokon át

α = Az invázió alfája: a LÉGIHADERŐ ω = ?

Az invázióval kapcsolatos német jelentéseket napilapjaink közlik. Itt csupán a kérdés repülő vonatkozású részét óhajtjuk megvilágítani

Az északfranciaországi partraszállás, a német hivatalos jelentések és nyilatkozatok tükrében is, kétségkívül a világtörténelem legnagyobb és legkiterjedtebb csatáinak nyitánya, kezdő fejezete. Hatalmas erők összecsapására készülhetünk fel, mindkét rész kiváló emberanyagot vet a harcba — bár első pillantásra szembetűnik az, hogy mennyivel nagyobb harci tapasztalata van a német erőknek, amelyek ezenfelül az atlanti fal példátlan erejű erődítéseire is támaszkodhatnak.

A nagy európai szabadságharc fejezetének előestéjén minket elsősorban az érdekel, hogy **milyen szerepe van a légihaderőknek a védelemben és a támadásban.** Nem túlozunk egy cseppet sem, ha megállapítjuk, hogy megfelelő légihaderő nélkül semmiféle partraszállási hadműveletet vagy annak elhárítása nem is számíthat eredményre — tartósan. Abban viszont ma már a hadászat minden szakértője megegyezik, hogy maga a légihaderő egyedül nem döntheti el a hadműveletek sorsát, hanem valamennyi fegyvernem példás együttműködése hozhatja csak meg a győzelmet, amint ezt az immár iskolapéldává vált lengyelországi, norvégiai és nyugati hadjáratok fényes és döntő sikerei igazolják. **Ma már közvetlenül a propaganda honába utalhatók azok a kijelentések, amelyek elsősorban a Seversky-cikkek által befolyásolt nyugati (angolszász és semleges) körökben hangzottak el, hogy a légihaderő egymaga eldöntheti egy hadjárat sorsát.** Kétségkívül, a légihaderő hiánya már egymagában megpecsételheti az ennek híjával lévő fél sorsát, de a légihaderő jelenléte, sőt a helyi légi fölény sem jelent egymagában döntést. **Együttműködés: ez a győzelem kulcsa!**

Repülők az előkészítésben.

Ha a való helyzethez híven akarunk beszámolni a partraszállási hadműveletekkel és azok védelmével kapcsolatban a repülőerők szerepéről, először azokról a többnyire névtelenül maradó hősökről kell megemlékezni, akiknek nem a harc, hanem annak előkészítéséhez szükséges felvilágosítások megszerzése a feladatuk. **A felderítők** ezek, akik a vezetés messzenyúló csápjai. Hiába a legrejtettebb angolszász készülődés, ha a német felderítőgépek azonnal észrevették és jelentették az inváziós erők gyülekezését. És sötétben való tapogatódzás lett volna a támadás megindítása anélkül, hogy felderítő gépek százai ne igyekeztek volna — többnyire a nagy magasság és a nagy gyujtótávolságú fényképezőgép biztonságos messzeségéből — felvilágosítást szerezni a parti védőművek nagyságáról, várható erejéről, az arcvonal mögött látható erőösszevonások, gyülekezések helyéről, nagyságáról.

A nyugati arcvonalon már hosszabb idő óta elsősorban a **fotovadászokat** vetik be a szembenálló felek. Csakis így lehet a légi zárlatot kijátszani és az angolok maguk sem tudhatják, hogy az angol partok fölé behatoló német vadászköteléknek melyik gépe **csak külsőleg** vadász, valójában pedig felderítő.

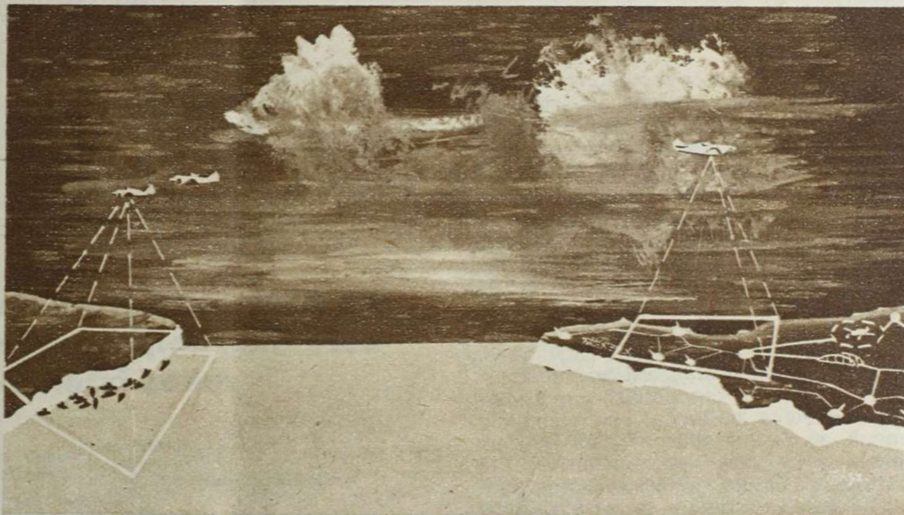
A felderítés segítségével tartja a vezetés állandóan az ellenfél ütőerén a kezét: pontosan letapogatja annak szándékát, terveit.

A védelem zavarja a támadó előkészületeit.

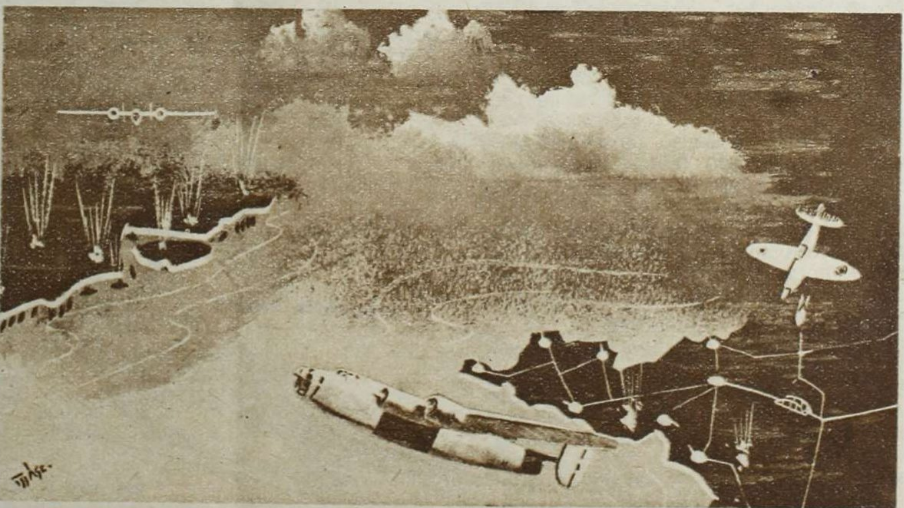
Amikor a védő fél kétségkívül felismerte ellenfele támadó szándékait, természetesen nem elégszik meg azzal, hogy felderítőit további adatokért küldje az ellenséges terület fölé, hanem saját erőit is összevonja, hogy a támadási előkészületeket hathatósan zavarja.

Most a bombázóké a szó: Nappal a vadászbombázók támadnak meglepetésszerű zuhanótámadásokkal az ellenséges hajóösszevonásokra és a kikötőkhöz vezető közlekedési vonalakra. Éjszaka pedig a nehéz bombázókötelékek veszik át a szolgálatot és gyakran többszörös bevetéssel is intéznek heves támadást az ellenséges kikötők ellen.

A cél világos: minden egyes hajó, ami otthon, a támaszpont kikötőjében semmisül meg, kétszeres haszon és



Védő és támadó fokozott mértékben alkalmazza a légi felderítést: ez az első lépés



Mialatt a támadó nehézbombázói erődöket és vadászbombázói közlekedési célpontokat támadnak, a védelem bombázói a kikötőket rombolják hatásosan



Megindul a támadás: a terepet a bombázók »készítik elő«, hogy lehetővé tegyék az ejtőernyősök leszállását, akiket a szállítógépek követnek

egyben egy-egy mozaikszem az ellenfél támadási terveinek felborításában. Néhány heves légitámadás veszteségei kényszeríthetik az ellenséges erőket arra, hogy átcsoportosítást hajtsanak végre: ez késedelmet is jelent, gyakran egy egész menetrend felborulását.

A támadó is előkészítő támadásokat hajt végre.

A védő legtöbbször nem ismeri a támadás pontos helyét, csupán a partraszállás szempontjából számbavehető részeket. A támadó viszont szándékának tudatában szintén beveti repülőerőit, hogy a »terepet előkészítse«.

Az anyaországban fekvő hadiipar ellen intézett támadások a távolabbi előkészület feladatköreibe illeszthetők be, ezekről itt nem is szólunk. A közvetlen inváziós előkészületek során elsősorban a partvédelmi erődítések ellátó vonalai: utak és vasútak ellen folynak nagyarányú légitámadások. A korszerű anyagcsatákban minden az utánpótláson múlik és így már eleve kudarccal kell számolnia annak a partraszállásnak, amely nem reméli azt, hogy nagyobb erőket tud partratenni és utánpótlással ellátni, mint amekkorát a védelem a partraszállási helyen bevethet. Ezért vasúti csomópontokat bombáz éjszaka és nappal, útkereszteződéseket, hídakat támad. (A védő sem hagyja természetesen közlekedési hálózatát szétrombolni és a veszélyeztetett helyeken nagyszámú helyreállító és építő alakulatot tart készenlétben.)

Ugyancsak előkészítő támadásokat hajt végre a védő felderített raktárai, javítóüzemei ellen, hiszen ezzel is az utánpótlást zavarja.

A partraszállás várható helyein ezenfelül a védelem parti erődítéseit is támadja, hogy ott is legalább rongálásokat hajthasson végre és ezzel a védelem erejét valamelyest gyöngíthesse.

E támadásaiban azonban nem csupán az általa ismert valódi partraszállási hely körzetére szorítkozik, hanem részben az esetleges későbbi hadműveletekre is tekintettel hajt végre bombatámadásokat, részben pedig színlelő, álcázó jellegű vállalkozásokat is intéz, hogy a védelmet a támadás valódi helyét illetőleg egyelőre kétségben hagyja.

A támadás küszöbén.

Most már nem kell a szándékot leplezni: most ott támadnak a partraszállást támogató légierők, ahol valóban várható partraszállási kísérlet. Közvetlen feladatuk a partvédelmi berendezések rombolása, olyan mértékben, hogy azokat a partraszállást támogató tengeri erők is támadhassák. (**A partvédelem és hadihajó küzdelmében ugyanis mindig a partvédő nehézágyú erősebb, ez a tengeri háború egyik változatlanul maradt alapelve.** Ezért kell a partvédő lövegek harckészségét légitámadásokkal csökkenteni.)

Közben a nagy támadáshoz szükséges légierők összerendezése is befejeződik: a légi úton szállított csapatok, így az ejtőernyősök és a légi gyalogság szállítására megfelelő számú szállító motoros és vitorlázógépet vonnak össze. A támadás színterét megismertetik az ejtőernyősökkel, modeleken, térképen, hogy a várható terepalakulatokkal tisztában legyenek és, hogy a terepet azonnal kihasználva fedezzenek, majd támadásba menjenek át.

A partraszállást támogató légierőket is összeállítják. Ezeknek zöme **vadász-** és **vadászbombázó** repülőgépből áll. A vadászok feladata a partraszállás légterének biztosítása a védő minden légitámadása ellen. Sehol sem annyira érzékeny a partraszálló flotta, mint éppen rakodás közben, éppen emiatt van szükség rendkívül erős vadászvédelemre. A vadászbombázók viszont csatarepülő feladatokat kapnak: a földi harcokba avatkoznak, főleg a védők páncélos és gépesített oszlopait támadják, de gyakran egyéb célok ellen is bevetik őket. A vadászbombázók másik része a repülőtereket támadja, valamint a közlekedési vonalakat. (Ujabban főleg a rakétalövedékkel felszerelt vadászgépeket vetik be e feladatra.) A vadászbombázó tehát a zuhanóbombázó közvetlen utóda, vagy inkább helyettesítője. Akkor ugyanis, ha rendkívül erős vadászelhárításra lehet számítani vagy nem adható megfelelő vadászvédelem a várható erős vadászelhárítással szemben, a zuhanóbombázó alkalmazásától, elsősorban a német-angolszász hadszíntereken, eltekintenek. Itt ezt a feladatkört, vagyis a földi csapatok harcának közvetlen támogatását, a vadászbombázók veszik át, mert ezek bombáik levetése után teljes értékű vadászgépként vehetik fel a harcot az ellenfél vadászelhárításával szemben.

A közepes bombázók magasvetésben támadják a harcok közvetlen színhelye körül adódó ellenséges célpontokat. Ha kell, úgy a nehéz bombázók is csatlakoznak hozzájuk a támadásban, egyébként pedig ezeknek a feladata a távolabbi, tehát a hadászati tartalékok bevetésével kapcsolatos célpontok (repülőterek, kikötők, vasúti csomópontok) támadása, zavarása, esetleg harcon kívül helyezése. E feladatkörnek megfelelően látják el a gépek bevetési repülőtereit hadianyaggal is. (Ha például egy nehéz bombázóezredet a parti erődítések ellen szándékoznak bevetni, úgy oda páncéltörő bombákat irányítanak nagyobb mennyiségben, ha pedig például repülőterek ellen, úgy romboló és repeszbombákat stb.)

Bombázók és ejtőernyősök.

A közvetlen hadműveleti előkészítés a bombázógépek feladata. Mint már az előbb említettük, a gépek hatótávolságuknak megfelelően, de ezen kívül a hadműveletek súlyát is figyelembe véve intéznek támadásokat a védelem főellenállási gócpontjai és ezek utánpótlási vonalai ellen. Különösképpen a partvédelem erődjeit kell lekötniök, hogy ezzel a saját hajóhad mozgási lehetőségét biztosítsák.

Ezzel egyidejűleg indul meg az ejtőernyősök és a légi gyalogság hatalmas arányú rohama, az úgynevezett »függőleges átkarolás«, amelynek segítségével a rendkívül erős parti erődítmények megkerülésével jutnak a védelem első vonalának hátába a támadók. Természetes, hogy az ilyen légi úton alkotott hídfőállások ellen a védelem azonnal nagyobb gépesített erőket vonultat fel, hogy ekként fedezze a partvédelem hátát és megakadályozza azt, hogy védelmi erődrendszerén rést törjenek.

Az ejtőernyősöket, amelyeket több száz szállítógép visz a bevetés színhelyére, légi vonatok, vagyis vontatógépek által húzott szállító siklógépek követik. Ezeknek feladata, hogy az első ejtőernyős részlegek által biztosított leszállóhelyeken, a légiúton alkotott hídfőállás megerősítésére földet érjenek. A szállító siklógép nagy előnye ugyanis rendkívül kis kifutása, ami korlátozott méretű leszálló terep alkalmazását is lehetővé teszi és ezzel az ejtőernyősök személyi és anyagi utánpótlását kiépített vagy szükségrepülőterektől függetlenítik.

Minthogy az ejtőernyősök leszállására alkalmas terepeket a védelem lehetőleg jóelőre aknamezőkkel látja el, ezért az ejtőernyősök leszállását megelőzőleg a szóbajövő terepet kisebb űrméretű, esetleg úgynevezett »anyabombák« levetésével, a lehetőséghez képest aknamentesítik.

Előfordulhat az is, hogy egyes, már eleve pusztulásra ítélt ejtőernyős kötelékeket messze a védelem vonalainak hátába, fontos közlekedési műtárgyak (híd, alagút stb.) megsemmisítésére, esetleg a lakosság körében helyi ellenállási csoportok szervezésére vetnek le, ezek feladata tehát elsősorban zavaró jellegű másrészt az arcvonaltól való távolságuk eleve reménytelenné teszi azt, hogy a netán sikerülő partraszállási hídfőből előnyomuló szárazföldi erőkkel egyesüljenek.

Repülők támogatják a földi harcokat.

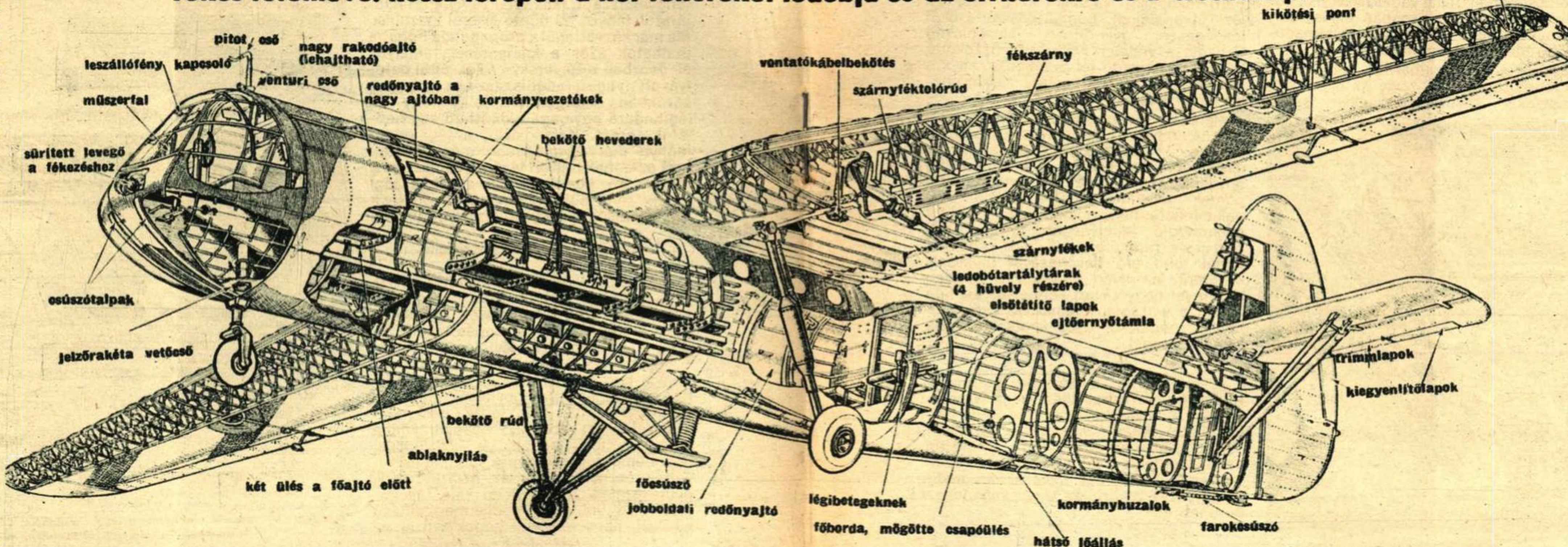
A vizi úton szállított csapatok hídfőalakítása csakis rendkívüli erős repülővédelem oltalma alatt sikerülhet. E célból a támadó fél a partraszállási övezet felett légizárlatot igyekszik létesíteni, míg a védelem természetszerűleg vadász erőinek bevetésével igyekszik semlegesíteni a támadók »ernyőjének« biztosító hatását.

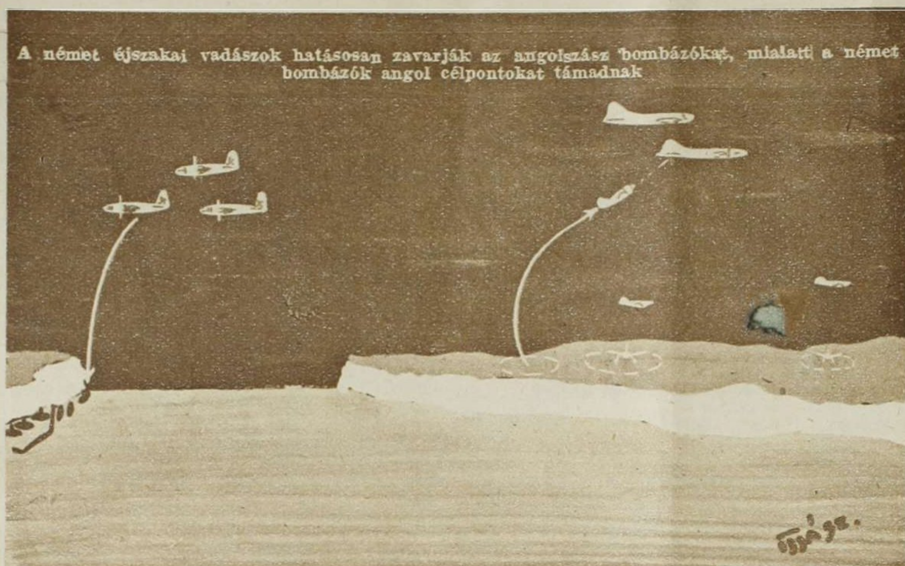
Ez a légizárlat állandó jellegű, vagyis egymást folytonosan váltó vadászkötelékek teljesítenek őrszolgálatot a partraszállási sáv légterében. Ilyen vadász-



A védelem az utánpótlási kikötőket bombázza, a támadó pedig vadágzainak védelmében vadászbombázókkal repülőtereket támad, nehézbombázókkal mögöttes célokat, közepes bombázóit az erődövben veti be

Az Airspeed AS. 51. Horsa szállító siklógép, amelyet az angolok használnak légi gyalogságuk szállítására. 25 embert vihet teljes felszereléssel, két vitorlázó szakszolgálatos repülőgépvezetője van. Faépítésű, érdekessége orrkerekes futóműve. Rossz terepen a két főkereket ledobja és az orrkerékre és a csúszótalpra száll le.




A német éjszakai vadászok hatásosan zavarják az angolszász bombázókat, mialatt a német bombázók angol célpontokat támadnak

oltalom fenntartására nagyszámú vadászgépre van szükség, mert a biztosító szolgálatot ellátó kötelékeknek — az oltalom folytonosságának megőrzésére — egymást kihagyásoktól mentesen állandóan kell váltani. A védelem ezzel szemben megelégedhetik azzal, hogy kisebb számú vadászerők bevetésével időnkint ezt a zárlatot megzavarja és így a támadók tartalék vadászerőit is bevetésre kényszerítse.

Minden hadművelet tehát a nyolcezertől háromezer méterig terjedő légteret biztosító vadászkötelékek oltalma alatt játszódik le. A közvetlen hadműveleti övezetben a vadászbombázók (ide sorolhatjuk az újabb, rakétával felszerelt vadászegyüléseseket is) jutnak nagy szerephez. 250 és 500 kg. súlyú bombákkal, valamint nagyobb számú repeszbombával, végül gépágyúval és géppuskával támadják a védelem kisebb parti erődjei, gépesített csapattesteit, erőösszevonásait és ezzel próbálnak utat törni, illetve az áttörést támogatni. A vadászbombázók másik csoportja, külön biztosító vadászkötelékekkel egyetemben, a partraszállási övezethez közelebb eső repülőtereket köti le, hogy ezzel is gátolja a védelem vadászerőinek tevékenységét. Ismét más vadász bombázókötelékek gépesített erők összevonásait támadják, elsősorban a páncélos és szállító gépkocsi oszlopokat.

Az erődítmények, másrészt a csak nehezebben rombolható, vagy felületi jellegű célpontok (nagyobb hidak, vasútállomások, iparteIepek, raktárak) ellen közepes és nehéz bombázó kötelékeket vetik be, elsősorban a hadműveleti övezetben a közepes, tehát nagysebességű gyors bombázókat, míg a hadműveleti terület mögött, ahol inkább a partraszállás tartama alatt — légvédelmi tűzérséggel kell számolni a nehéz bombázók jutnak bevetésre.

Légihadműveletek éjszaka és nappal.

Éjszaka, amikor a vadászvédelem csak nehézkesen működhetik, a bevetési lehetőségek is egészen mások. A vadászok és vadászbombázók közül csupán a kétmotorosak kerülnek bevetésre. A nehéz négymotoros éjszakai bombázók ezzel szemben korlátlanul bevethetők, ismét az említett »recept« szerint, a közvetlen hadműveleti övezettől egészen messze, mélyen a távoli közlekedési csomópontok ellen. A védelem ezek ellen csupán éjszakai vadászerőit mozgosíthatja, utóbbiakat azonban elsősorban az anyaország ellen intézett légitámadások kivédésére összpontosítja.

Éppen a vadászelhárítás csökkenése ad lehetőséget arra, hogy az ejtőernyős csapatokat siklórepülőgépeken szállított légigyalogsági alakulatokkal erősítsék meg a sötétség leple alatt és részükre, részben siklógépekkel, részben pedig ledobótartányok vetésével megfelelő mennyiségű lőszert, élelmet és egyéb hadianyagot juttassanak a hídfőállás első vonalába is.

Az ejtőernyősök hídfőállásait igyekszenek minél jobban kiterjeszteni. A végcél a többi ejtőernyős hídfőkkel, valamint a tengerről partraszállt csapatok támaszpontjaival való egyesülés. Ezt akadályozza meg a védelem, amikor erős gépesített kötelékek rugalmas bevetésével az ejtőernyős kötelékeket több csoportra igyekszik szétszakítani, hogy azokat megosztva felmorzsolhassa.

A következő lépések.

A harcászat mai helyzetében a tengerről és levegőből szállított csapatok egyik elsődleges célja repülőtér vagy ennek alkalmas terek elfoglalása, hogy egyrészt a szállító repülőgépek, másrészt a vadászoltalom gépei közvetlenül a hadműveleti övezetben leszállhassanak. A nehézbombázók nappali és éjszakai bevetései már nem sokban különböznek az eddig ismertetett alkalmazási lehetőségektől és célpontjaikat sem választják meg másképp azok helyzetét legfeljebb a hadműveletek pillanatnyi alakulása, esetleg újabb felderítő jelentések nyomán a védelem tartalékjainak felvonulása határozza meg.

Ha ekkép sikerült hídfőállást kiépíteni, és azt a védelem támadásai ellenére is tartani, akkor a hadműveletek elsősorban szárazföldi jellegűvé alakulnak át és ekkor már miben sem különböznek az eddigi hadjáratoktól.

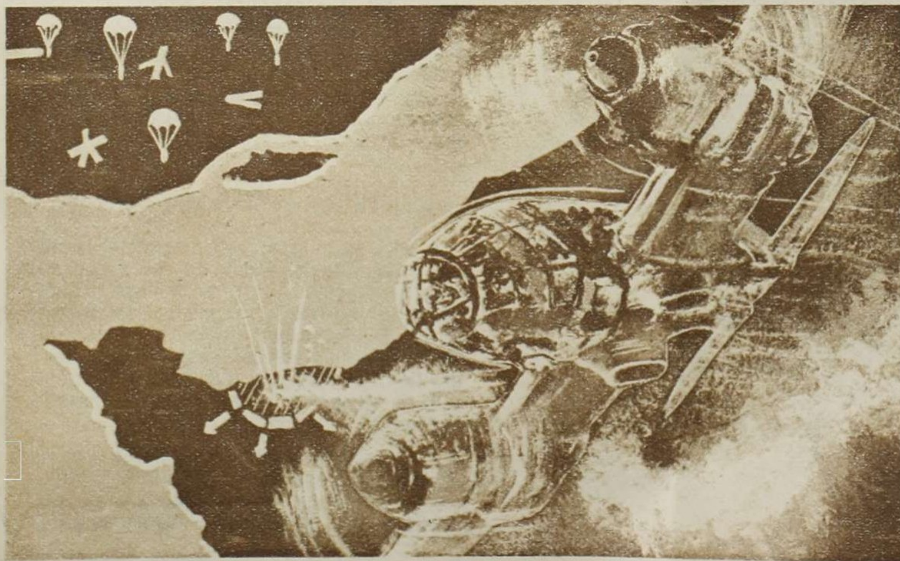
Bombázók és ejtőernyősök a védelemben

A hídfőt a védelem a rendkívül erős földi támadásokon kívül a levegőből is ostromolja, elsősorban nappali és éjszakai bombatámadásokkal. Ezekkel hathatósan zavarhatja az ellenséges erők parti rakodását, valamint azok felvonulási útvonalainak bombázásával azokat lényegesen gyengítheti. Hasonlókép támadja a védelem, erős bombázókötelékekkel a támadó fél berakodási kikötőjét, hogy így az utánpótlás menetrendjét minél jobban felborítsa.

Merőben új szerephez juthatnak még a védelemben az ejtőernyősök is, akiket esetleg — megfelelő szállító kötelékek összpontosítása esetén — a támadó fél anyaországában lehet a repülőtámaszpontok megsemmisítésére bevetni. Annak ellenére, hogy a támadó fél egy ilyen elleninvázió lehetőségére erősen felkészül és repülőtereinek földi védelmét minél több erő bevonásával igyekszik kiépíteni, az ilyen vállalkozás minden bizonnyal nagy zavart kelthet és esetleg éppen a válságos pillanatban csökkentheti a támadókat védő repülőkötelékek bevethetőségét.

*

A légihaderő, a korszerű harmadik főfegyvernem tehát igen nagy szerephez jut az inváziós támadó és védő előkészületek során, valamint a közvetlen partraszállási műveletek alatt. **A további hadműveletek sorsát azonban már elsősorban a hadsereg, légierők és haditengerészet zavartalan együttműködése döntheti el.**


Elleninvázió is lehetséges: német ejtőernyősök angol repülőtereket rombolnak szét!

NÁDI SZÉLJEGYZETEK EGY KÖNYVHÖZ

Csinos kiállítású, vaskos könyv jelent meg a hó elején megtartott könyvnapokra, Raczkó Lajos, a Magyar Szárnyak volt munkatársának és a Haditudósítók jelentik... társszerzőjének repülő tárgyú műve, a N á d i.

Még mindnyájunk élénk emlékezetében van az a tragikus zuhanás, amely két év előtt érte az Aero Szövetség akkori elnöke, Károlyi Gyula gróf társaságában repülő Tasnádi Lászlót, a Műegyetemi Sportrepülők ifjúsági elnökét, aki gr. Károlyi műrepülésre való gyakorlatozása közben, nem egészen tisztázható módon vesztette életét, nagy ürt hagyva maga után, nemcsak az őt bálványozásig szeretett barátai körében, de a magyar ifjúság lelkében is, amely Tasnádiban az izig-vérig úri és sportszerű gondolkodású, derűs életszemléletű, igen szerény, őszintén bajtársi repülőt ismerhette meg.

Ennek a kétségtelenül nagy reményekre hivatott, biztoskezű, sok értékes tulajdonsággal rendelkezett vérbeli repülőnek kívánt Raczkó Lajos méltó emléket állitani, mikor bizonnyal mesteri kézzel, kitűnő ábrázoló készséggel rajzolta meg Tasnádi szimpatikus alakját s körötte mindazokat, akik a fiatalon elhúnyt repülő életében szerepet játszottak. Egy darab történelem képe tárul elénk a magyar repülés Trianon utáni időszakából s az olvasó nem lankadó figyelemmel kiséri a sportrepülés és rajta keresztül a fiatalság egetostromló repülési vágyainak elérése érdekében kifejtett küzdelmeit.

Raczkó, akár a memoárirodalom számára, akár irányregénynek szánta könyvét, mindenképpen arra törekedett, hogy hősét eszményképként állítsa olvasói, elsősorban a magyar ifjúság elé. Ehhez azonban le kellett volna faragnia azokat a kis fonákságokat, amelyektől senki sem mentes, s amelyeket elbír egy regény hőse, de a glorifikált eszménykép nem. Olyan nagyszerű gondolatot, mint a repülés, csak jellegének megfelelő hangnemben szabad érzékeltetni, mert az ifjúság fogékony lelke nemcsak a nemes és szép, de a torz képekre természetszerűleg is hűségesen reagál s minél élénkebben köti le a cselekmény figyelmét, annál maradandóbbá válnak benne az olvasott szavak és kifejezések.

Ezért hiba volt, hogy Raczkó, a nála megszokott eredetiskedéssel úgy vélte a sajátos repülő szellemet legjobban érzékeltetni, hogy gátlás nélkül sorakoztatott fel »kültelki« repülő kifejezéseket, amelyeket ifjú titánok honosítottak meg a repülés berkeiben, abban a feltevésben, hogy a laikus számára első hallásra érthetetlen kifejezésekkel benfentességüket, régebbi odatartozóságukat domborítják ki. Tudjuk, hogy ezek a kebelbeli óriások »pofákat« küldenek a húzókötél végére s jól »megzargatják« a »ládát«, hogy »szívdögleszlő« startot csináljon s attól sem riadnak vissza, hogy jó »mellport« adjanak annak, aki a »fűrészt« nem állítja »kantnira«, — de mi szükség van ezekre a — csak házi, illetve hegyi használatra alkalmazott, de még ott is gyakran visszatetsző kifejezésekre olyan műben, amely a repülés magasztos eszméjének s egy általa megdicsőült eszményképnek kíván a lelkekben maradandóan mély és tiszta emléket állítani.

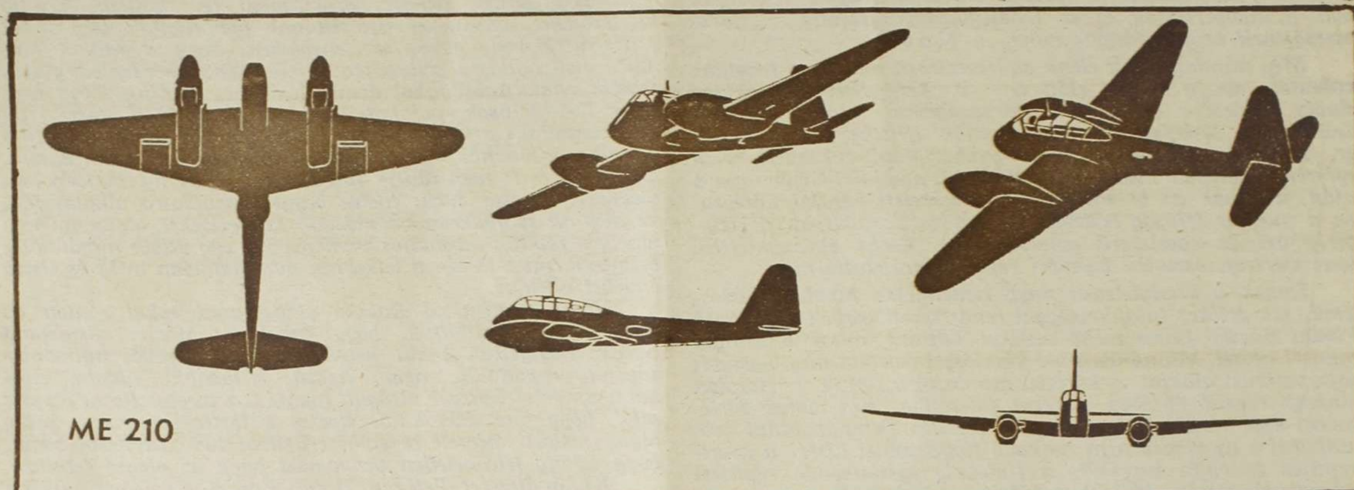
Evvel a stílussal Raczkó akaratlanul sokat rontott az összhatáson. Sajnáljuk, hogy ennek a Móricz Zsigmond parasztregényeiben talán helytálló, de a repülés nyilvánosságától egyáltalán nem kívánt stilusnok alkalmazásával a gondolat legszebb virágait nyeste le s megfosztja az olvasót attól, hogy maradéktalanul élvezze a történetet, amely pedig olyan mélyen átérzett és valószerűsíteni tudó fináléval zárul, hogy sokáig feledhetetlen benyomást hagy az olvasó lelkében.

Külön dicséret illeti meg Hollós Endrét, a valóban művészi borítólap rajzolóját, aki evvel a munkával tudtán kívül is jelentős mértékben járult ahhoz, hogy a zavaró benyomások hatását csökkentse. Ilyen ihletetten szép ábrázolásban még nem találkoztunk a repülés géniuszával. Úgy érezzük, hogy a jövőben inkább ennek a szemléletnek kell terepet juttatnunk címképeink megrajzolásánál.

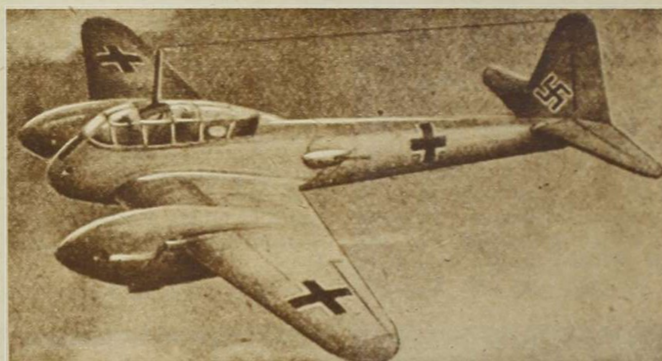
Végeredményben a Nádi-t szívesen fogadta az olvasóközönségnek az a része, amelynek anyagi helyzete megengedi, hogy a szokatlanul magas árat megfizesse. A kortársak egy kissé teljesebb kronológiát és az események vázolásában több történeti hűséget kívántak volna. Biztosak vagyunk benne, hogy egy második, hozzászólásunk figyelembevételével átdolgozott kiadás a repülők egyre növekvő táborának osztatlan tetszésénel fog találkozni.

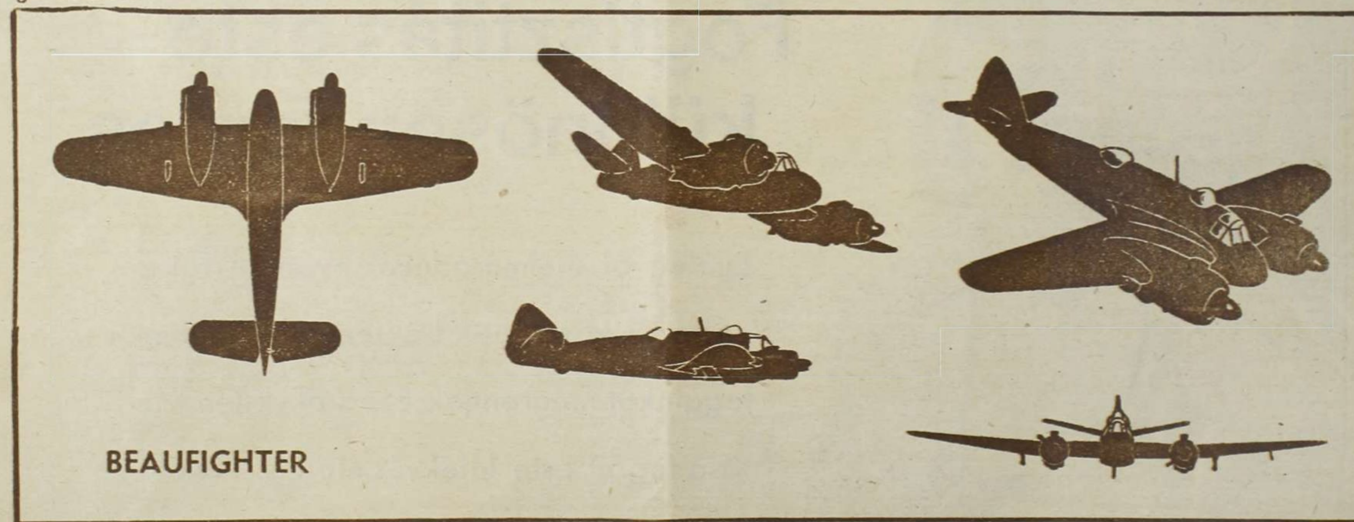
v. H. F.

ISMERJÜK FEL A REPÜLŐ-



MESSERSCHMITT Me 210 a korszerű német-magyar romboló és nehéz vadász többfeladatos, amelyet ellenséges bombatámadások nappali és éjszakai elhárításánál egyaránt sikerrel vetnek be. Két darab Daimler Benz DB-605 tizenkét hengeres soros vízhűtéses motorja van. Ezek magassági teljesítménye egyenként 1350 lóerő, a gép legnagyobb sebessége 600 km/ óra körül jár. A gép újabb, tökéletesített továbbfejlesztéseinek, melyekről egyelőre hivatalos közlés nem történt, még nagyobb a sebességük. Bombázásra is alkalmas egy tonna bombateherrel. Fegyverzete több gépágyúból és géppuskából — merev beépítésben, valamint két darab mozgatható nehéz géppuskából áll. A gép könnyen felismerhető egyenletesen vékonyodó szárnyairól, aránylag nagyméretű vezérsíkjáról (ez már nem kettős, vagyis osztott, mint a gép elődjénél, a sokban hasonló Me 110 gépnél), valamint a törzs orra elé nyuló motorgondolákról.

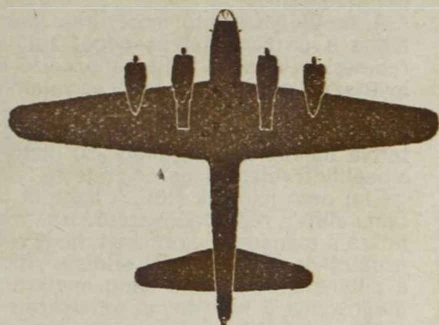






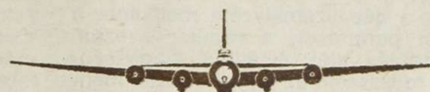
BRISTOL BEAUFIGHTER az angolszászok ismert romboló gépe, amelyet ezenkívül több más feladatra is használnak. Így jó eredménnyel vetették be torpedóvetőként. Éjtszakai vadász változata az angol éjtszakai vadászerők leginkább használt gépe — megfelelő különleges felszereléssel. Fegyverzete négy darab húsz milliméteres gépágyú a törzsorrban, valamint hat darab nyolc milliméteres géppuska a szárnyban. Két darab 1600 lóerős Bristol Hercules csillagmotorja van, ezzel leg nagyobb sebessége 530 km/óra, repülőtávolsága pedig 2500 km. Felismerését rövid orra, középszárnyas elrendezése, kifelé növekvő nyilazás, szárnya és jellegzetes irányfelületei könnyítik meg.

GÉPEKET REPÜLÉS KÖZBEN!

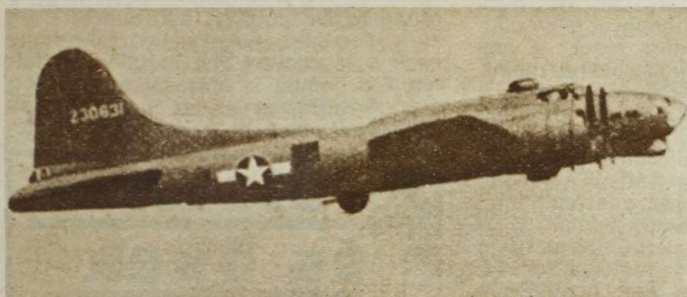




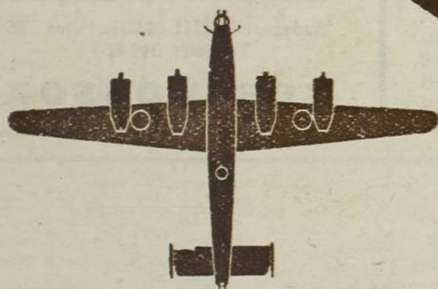




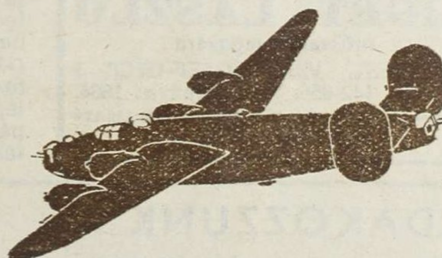
FLYING FORTRESS II



A REPÜLŐ ERŐD (Boeing B-17 G.) Az angolszász légierők nagyméretű nappali támadásainál bevetett nehéz bombázók. A jelenlegi változatot a B 17 E és F gépek előzték meg s ezek ettől fegyverzetben különböznek. A gépben négy darab 1600 lóerős Wright tizennégy hengeres csillagmotor van, amely turbókompresszoros sűrítővel a gépnek kitűnő magassági teljesítményt is ad. Legnagyobb sebessége körülbelül 480 km/óra, utazó sebessége 440—450 km/óra 7000—7500 méter magasságban. A gép legnagyobb repülőtávolsága — igen kis bombateherrel 5500 km, a legnagyobb bombateher — kis távolságra — 4500 kg. A bombázóként bevetett gép fegyverzete 13 drb. 12·7 mm-es nehéz géppuska, az orr alsó ,felső és hátsó tornyokban, valamint az első és oldalsó géppuskaállásban. A gép felismerését nagyban megkönnyíti a nagyfelületű vezérsík amely hatalmas lekerekítéssel megy át a törzsbe. Szárnyai karcsúak.





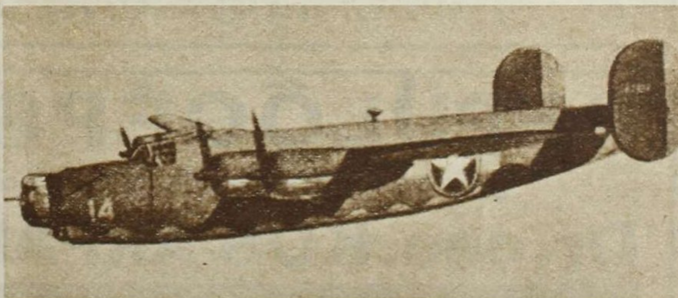






LIBERATOR IV (B-24H)

LIBERATOR IV. (Consolidated B-24 H.) Az ismert amerikai nehézbombázó legkorszerűbb változata, javított fegyverzettel Ebben a kivitelben védőfegyverzete körülbelül azonos a B-17 G gépével, a bombateher körülbelül háromezerhatszáz kilogramm. A gép legnagyobb sebessége 480 km/óra, utazó sebessége 450 km/óra. Legnagyobb repülőtávolsága 5600 km csökkentett bombateherrel. A gép fegyverzete tíz darab 12·7 mm-es nehéz géppuska, az orr felső, hátsó bevonható alsó tornyokban és az oldalsó állásokban. A tornyok géphajtásúak. A négy darab 1200 lóerős 14 hengeres Twin Wasp csillagmotor ovális, a szárny alá függesztett gondolákban kapott helyet, ez a rendkívül nagy oldalviszonyú középszárnnyal együtt igen könnyűvé teszi a gép felismerését. A törzs mély és csaknem lapos oldalú, a vízszintes iránysík téplalap alakú és nagyméretű osztott oldalkormányt hord két végén. E jellemző vonásairól a Liberatort első pillantásra fel lehet ismerni.



Így hajtja végre a zuhanótámadást a Ju. 88.

Cikkünk magyarázó ábrája a következő oldalon

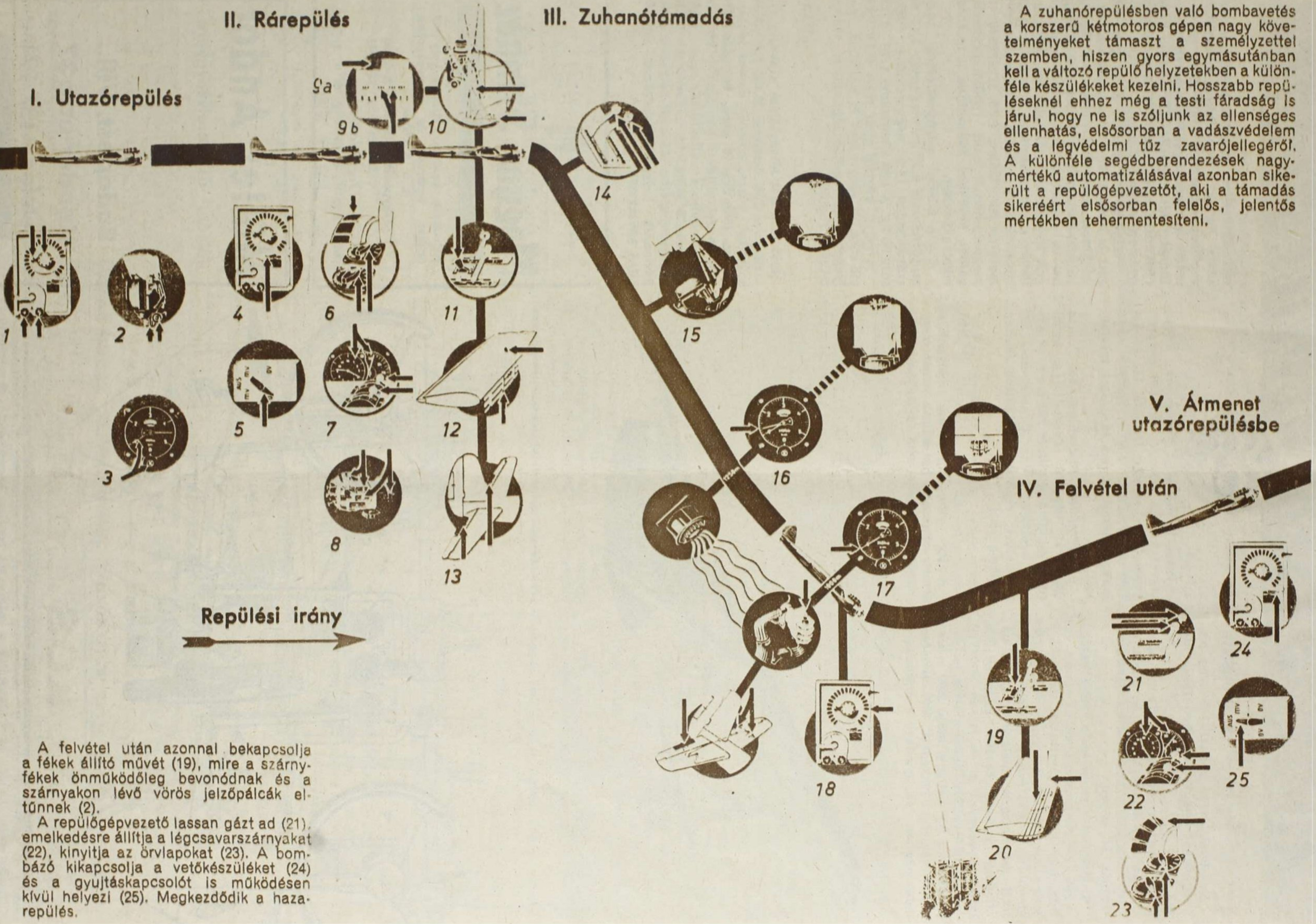
A Junkers JU-88 és továbbfejlesztései a német légihaderő bombázó és zuhanóbombázó alakulatainál, valamint a magyar légierőknél kiváló szolgálatokat teljesítenek. Így bizonyára érdekes, hogy mekkora szellemi összpontosításra van szüksége a pilótának, de ugyanúgy, milyen biztos tudásának is kell lennie, hogy a géppel óriási sebességű zuhanótámadást hajthasson végre.

Mikor a gép személyzete megkapta a bevetési parancsot, a repülőgépvezető még indulás előtt beállítja magasságmutató műszerein az időjelzők által megadott légnyomást. Ezt repülés közben rádiójelentések alapján folyton helyesbítik. Az utazó repülés közben a bombázó megfigyelő először a megfelelő bombafajtákra állítja be a kihordó emeltyűt, azután a sorozatvető készüléken (1) beállítja az adott vetési feladatot. A repülőgépvezető a reflexcélzón beállítja a szél kiegyenlítési szöget és bekapcsolja a célzókészülék világítását (2). Ezután a kapcsoló magasságmérő mutatóját a kioldási magasságra állítja (3). Ez a készülék a zuhanórepülés közben 250 méterrel a vetési pont felett hangjelet vált ki s ezzel figyelmezteti a repülőgépvezetőt a vetési magasságra. Amikor a hangjel fölhangzik, a bombát ki kell oldani.

A cél közelében a bombázó a sorozatvető készülék főkapcsolóját »be« helyzetre állítja (4) és a gyujtáskapcsoló szekrény emeltyűjét zuhanásra (5). Ezután a repülőgépvezető zárja az örvlapokat (6), hogy a hűtőanyag túlságosan ne hűljön le. Azután eláll'ítja a légcsavar szárnyakat (7) és azokat olyan emelkedésbe hozza, hogy egyrészt a motor túlpergését megakadályozza, de másrészt a megengedett legnagyobb fordulatszámot elérhesse, mert ekkor a légcsavar fékező hatását is ki lehet használni. Végül az igazító (trimmelő) kereket a vörös zuhanójelzésig csavarja (8). Közvetlen a zuhanás előtt a keverékszabályozó karját teljes teljesítményre állítja. Így a befecskendező szivattyúk a zuhanó repülés után teljes gáz adásánál több benzint adagolnak, ekkép jobban védik az égési teret és megakadályozzák a motor kopogását. Ez az időleges teljesítménynövelés lehetővé teszi, hogy a gép minél hamarabb kikerüljön a veszélyes övezetből. Ezután bekapcsolja az üzemanyag tápszivattyút (9a és 9b).

Ha a célzókészülékben, valamint a gép orrában elhelyezett céljelek a céllal fedik egymást (10), úgy a repülőgépvezető bekapcsolja a zuhanó fékek kapcsolóját (11), erre a zuhanás sebességét korlátozó szárnyfékek olajnyomásra működésbe lépnek. A szárny felett megjelenő vörös pálca jelzi a repülőgépvezetőnek, hogy fékei működésbe léptek (12). A fékkel együtt a vízszintes iránysíkon elhelyezett hidraulikus kar eláll'ítja a magassági kormány trimmlapját (13). A trimmlap felfelé, a kormány lefelé tér ki és a gép fejnehézzé válik.

A repülőgépvezető most üres járásra állítja a gázkart (14) és gépét zuhanórepülésbe viszi. A célt reflexcélzójába igyekszik behozni, úgy hogy az valamivel a célzó készülék karikája felett legyen (15). A célt állandóan a reflexcélzóban tartva tovább zuhan, amíg 250 méterrel a beállított vetési magasság felett a hangjel fel nem hangzik (16). A hangjel tartama alatt a repülőgépvezető kissé meghúzza a magassági kormányt, hogy a cél a célzókör alsó peremét érintse. Abban a pillanatban, mikor a hang megszűnik, megnyomja a kormányon elhelyezett kioldó gombot (17) ez a trimmlapot a magassági kormányon egy mágnes segítségével azonnal rendes helyzetbe hozza, a gép farnehézzé válik és megkezdődik a felvétel. Egyidejűleg záródik az áramkör a vetőkészülékben és a bombák sorban kiesnek a tárból, az előre beállított sorrendben. Azzal a megoldással, hogy a trimmlap helyreugrása után hullnak csak ki a bombák, megakadályozzák, hogy ezek a légcsavarkörbe kerüljön. A felvételt a bomba kioldásával egyidejűleg gyenge húzással és az igazító lapok állításával vezeti be a repülőgépvezető.



A zuhanórepülésben való bombavetés a korszerű kétmotoros gépen nagy követelményeket támaszt a személyzettel szemben, hiszen gyors egymásutánban kell a változó repülő helyzetekben a különféle készülékeket kezelni. Hosszabb repüléseknél ehhez még a testi fáradság is járul, hogy ne is szóljunk az ellenséges ellenhatás, elsősorban a vadászvédelem és a légvédelmi tűz zavarójellegéről. A különféle segédberendezések nagymértékű automatizálásával azonban sikerült a repülőgépvezetőt, aki a támadás sikeréért elsősorban felelős, jelentős mértékben tehermentesíteni.

A felvétel után azonnal bekapcsolja a fékek állító művét (19), mire a szárnyfékek önműködőleg bevonódnak és a szárnyakon lévő vörös jelzőpálcák eltűnnek (2).

A repülőgépvezető lassan gázt ad (21), emelkedésre állítja a légcsavarszárnyakat (22), kinyitja az örvlapokat (23). A bombázó kikapcsolja a vetőkészüléket (24) és a gyujtáskapcsolót is működésen kívül helyezi (25). Megkezdődik a hazarepülés.

A VITORLÁZÓ REPÜLÉS HÍREI



SVÉDORSZÁG

Az elmult nyár kiemelkedő svéd teljesítményét a következőkben foglalhatjuk össze.

a) Időtartamrepülések. A Troive által felállított 14 órás rekordot az allebergi lejtőn Oefgard 15.25 percre javította, Grunau II. gépen.

b) Magassági repülés. Az 1942-ből származó 2400 méteres csúcsot az elmúlt év folyamán kétszer javították meg. Először Olow, Grunau II. gépen 4200 méter abszolut, és 3550 méter kikapcsolás fölötti magasságra emelkedve. Olow, az allebergi verseny későbbi győztese 650 méteren kapcsolt ki és lassan emelkedett az 1500 méteres felhő alattig, ekkor emelkedése 2.5 méterre, majd 2000 méteren 8 méterre növekedett. 4000 méteres magasságban az emelkedés másodpercenként 12 méterig fokozódott. Rövid idővel később Gävert, aki 220 méteren kapcsolt ki, szintén Grunau II. géppel 4792 méterre emelkedett, repülése során csak 6 méter/mp. emelkedéssel találkozott.

c) Távrepülés. Fägerblad 300 km-es Weihével végzett távrepülésen kívül Olow repült 6 óra alatt 280 km-t, és Afblon kapitány 4 óra 20 perc alatt 290 kilométert repült, mindketten szintén Weihe-géppel.

DÁNIA

A dán vitorlázórepülés, melynek a német megszálló hatóságok ismét megengedték a repülőüzem folytatását, kétféle siklógépet használ kezdő iskolázásra. Egyik a kopenhágai műegyetem repülőegyesületének Polyt nevű gépe, a másik a kopenhágai Skandinavisk Aero Industri AS. cég KZ—GI. mintájú gépe. (KZ=Kramme & Zeuthen, a repülőgépgyár anyacége.)

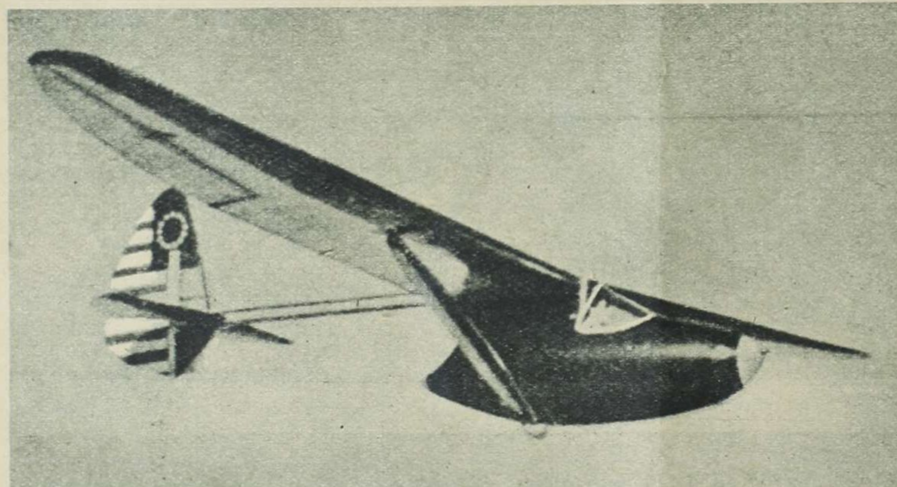
Felépítésében hasonló a világon másutt is használatos ilyen gépekhez: baldachinos, merevített magasfedelű. A baldachinra, mint a német Sg. 38. gépnél is, elsősorban a repülőtulajdonságok lerontására van szükség, mert különben a gép túlságosan jó lenne a kezdő növendékek számára s ugyanakkor a motoros iskolázásra való átképzést is megnehezítené, mert repülőtulajdonságaiban kevésbbé hasonlítana a motoros iskolagépekhez.

A gép adatai: szárnyszélesség 10.54 m, törzshossz 6.27 m, magasság 2.43 m, szárnyfelület 16.5 négyzetméter, üres súly 95 kg. A gép siklószáma 1:10—1:12.

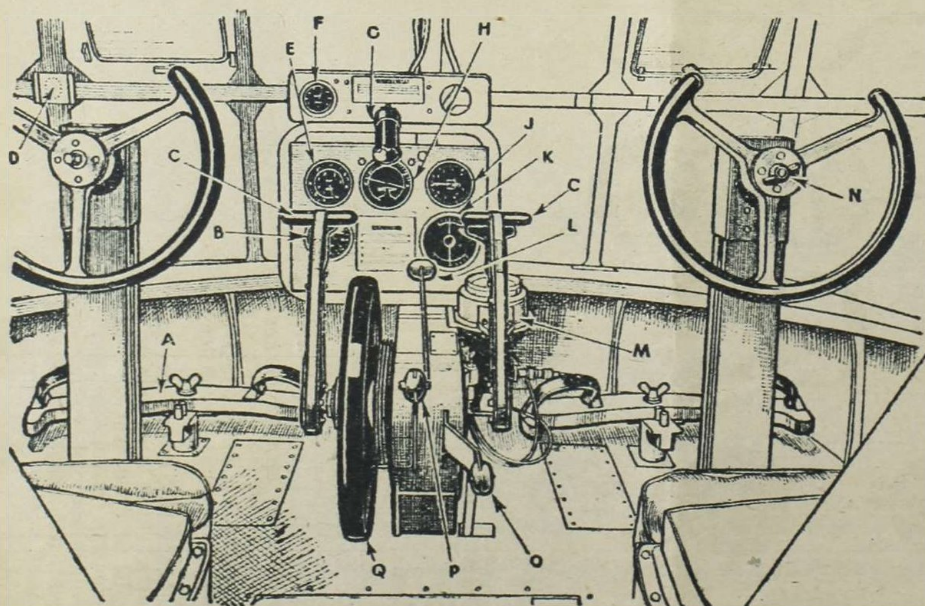
A gépet készítő gyár több más, igen jól sikerült sportgépet is készített, melyeket alkalomadtán lapunkban ismertetni is fogunk.

SVÁJC

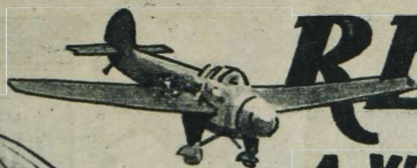
1943 első hét hónapjában a svájci vitorlázórepülők összesen 22.483 felszállást hajtottak végre, ezeknek összes időtartamaa 1501 óra 26 perc, 54 másodperc volt. A felszállások legnagyobb része a Bern-Belpmoos vitorlázótelepre esett, ezeknek 70 százaléka a kezdő iskolázás céljait szolgálta. Második helyen a bieli, harmadik helyen a lausannei repülőtelep következik.



Német receptre készült az amerikai »Bowlus-gép«, számos rekord tulajdonosa (fémépítésü)



A lapunk 16—17. oldalán bemutatott Horsa siklógép vezetőülése bizonyára érdekli vitorlázóinkat. A betűjelek magyarázata: A = oldalkormány, B = magassági kormány, C = fékszárnyak emeltyűje, D = iránytűdeviációs táblázat, E = sebességmérő, F = légnyomásmérő (fékekhez), G = műszerfallámpa, H = mesterséges horizont, J = variométer, K = elfordulásjei, L = vontatókábel kioldó (a vontatókábel a szárny két pontján kapcsolódik), M = iránytű, N = segédkormány szárnyas csavarja ki- és bekapcsolásra. O = futómű ledobókar, P = szárnyfék emeltyűje, Q = magassági kormány trimmkerék.




REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

A Kormányzó Úr Őfőméltósága a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét adományozta a hadiszalagon a kardokkal a hősi halált halt Bodó Miklós és Altoray Henrik főhadnagyoknak az 1944. április 13-i angolszász légitámadás alkalmával vívott légi harcban, az ellenség előtt tanusított kiválóan vitéz és önfeláldozó maguktartásukért. Egyben elrendelte, hogy dicsérő elismerése a hadiszalag és a kardok egyidejű adományozása mellett tudtul adassék Partos András hadnagynak, az 1944. április 3-i angolszász légitámadás alkalmával vívott légi harcban az ellenség előtt tanusított vitéz magatartásáért. Megengedte ezenkívül, hogy Horváth István szertári százados a Német Sasrend Érdemkereszt III. fokozatát a kardokkal elfogadhassa és viselhesse.

*

Egon Mayer alezredes, a Richthofen vadászrepülő ezred parancsnoka ezrede élén hősi halált halt. Vezetése alatt a Richthofen-ezred 2000 légi győzelmet aratott, melyek közül 100 az ő nevéhez fűződött. Hősi halálával egyidejűleg kapta meg a Tölgyfalombhoz a kardokat. Mayer alezredes 26 éves volt.

*

Gerhard Barkhorn százados 250-ik légi győzelme alkalmával szintén megkapta a Tölgyfalombhoz a kardokat. Ezt a magas győzelmi eredményt eddig hárman érték el: Nowotny százados, Rall őrnagy és Barkhorn százados, aki jelenleg 24 éves.

*

Hans Dieter Frank százados 53, August Geiger százados 43 éjjeli légi győzelem után hősi halált halt.

Az olaszországi légiharcokban olasz repülők mindkét oldalon harcolnak. Az olasz repülők zöme azonban Mussolinihez csatlakozott. A Padua és Firenze ellen intézett támadásánl lelőtt 30 ellenséges gépből 11-et olasz fasiszta vadászok lőttek le.

*

David Graves amerikai repülő tábornok a dél-olaszországi harcokban eltűnt.

*

20.000 német katonát — nagyobbrészt sebesülteket — szállítottak el Krimről csapatszállító repülőgépekkel.

*

Werner Streib német őrnagy, egy éjjeli vadászezred parancsnoka, aki eddig az éjjeli légiharcokban 65 győzelmet aratott, a Tölgyfalombhoz megkapta a kardokat. Streib őrnagy 33 éves.

*

Siegfried Schnell százados, 93 légi győzelem hőse, a Tölgyfalomb tulajdonosa, hősi halált halt.

*

Kren Vladimir tábornokot nevezték ki a horvát légierők parancsnokává.

*

Renató Romanini százados lett Berlinben a fasiszta Olaszország légügyi attaséja. Romanini százados régebben Budapesten működött, mint a légügyi attasé helyettese.

A Kormányzó Úr Őfőméltósága megengedte, hogy a magyar repülőgépgyártás fejlesztése terén szerzett érdemeikért Wachtel Ernő m. kir. közellátási tanácsosnak, Korbuly Lászlónak, a Dunai Repülőgépgyár rt. igazgatójának és Spilka Ferencnek, a Magyar Waggon és Gépgyár rt. helyettes igazgatójának elismerése, Szirákу Miklósnak, a Dunai Repülőgépgyár rt. igazgatójának pedig ujbóli elismerése tudtul adassék.

*

A svéd légierőknél 1943-ban 47 balesetnél 55 haláleset történt. A balesetek közül 29 teljes géptörésre vezetett. Az utóbbi esetek közül 9-et vezetési hiba, 8-at rossz időjárás, 12-t pedig összeütközés okozott.

*

Fritz Todt repülőhadnagy, az 1942-ben repülőhalált halt dr. Todt birodalmi miniszter egyetlen fia hősi halált halt.

*

Most derült ki egy washingtoni hivatalos jelentésből, hogy az angolszász légvédelmi tüzérség 23 amerikai szállító repülőgépet lőtt le a sziciliai partraszálláskor. A félreértés 410 amerikai katona életébe került. Egy másik alkalommal — még a háború kezdetén — angol repülőgépek tévedésből angol hadihajóra dobtak bombákat.



A német tengeri repülőgépmentőszolgálat a háború kezdetétől fogva 1944. március 1-ig 492 ellenséges repülőt mentett ki a tengerből. Egyedül a mult évben 252-t tett ki a vízből kimentett ellenséges repülők száma. A mentési munka sok esetben ellenséges támadás közben folyt le.

*

A német IDL közli az egyik amerikai hadijelentést, amely szerint a német légierők Északfranciaországban Potez 630-mintájú francia repülőgépeket is használnak. A Potez 630 kétmotoros vadászrepülőgép.

*

A »Flying« c. amerikai folyóirat egy amerikai kísérleti repülő nyilatkozatát közli a német Junkers Ju88-mintájú kétmotoros bombázóról, amelynek egyik példánya Angliában leszállásra kényszerült. A pilóta a Ju88-at a legjobb repülőgépnek tartja, amelyet valaha vezetett.

*

A svájci haderő részére rendszeresítették a svájci szerkesztésű C-36-mintájú többfeladatos repülőgépet, amely vadász- illetve csatarepülőgépnek is alkalmas. Egy 1200 lőerős Hispano-motor hajtja. A gépet a zürichi haditechnikai intézet szerkesztette.

*

Az angolszász repülőgépek pótbenzintartályairól a német IDL-ben a következő adatokat olvassuk :

Főleg vadász és romboló gépeken használják. A légellenállás csekély emelkedésével szemben a legnagyobb repülő távolság közel kétszeresére nő. Eddig a következő géptipusokon alkalmazzák azokat :

Spitfire,
Hurricane,
Typhoon,
Thunderbolt,
Mustang,
Mosquito,
Lightning.

Amerikai jelentés szerint a négymotoros »repülő erőd«-ökön, továbbá a »Liberator«-okon is tervezik a póttartályok használatát a Japán elleni bevetéseknél. Innen a neve : »Tokió-tank.«

A póttartályok alakja és nagysága a géptípusokhoz igazodik. Például a Hurricane és a Typhoon gépeknél a kb. 2 m hosszú és 0·4 m átmérőjű tartályokat a szárnyak közepe alatt függesztik fel. Az ilyen tartály üresen 14 kg-ot nyom. A kétmotoros »Lightning«-rombolón a kabin és a motorgondolák között helyezik el az egyenként mintegy 600 literes póttartályokat, amelyek darabonként 40 kg-ot nyomnak. Két ilyen tartály alkalmazása esetén a sebességcsökkenés mindössze 4%.

A tartályok fémből, fából, vagy műanyagból készülnek. Szükség esetén ledobhatók.

*

A japán légierők 15—22 éves maláji ifjakat toboroznak a japán tengerészet légierői számára. A felvételre kerülőket hat hónapos kiképzésre küldik.

*

Észak-Japán légvédelmét megerősítették, amióta az amerikai repülők felderítő tevékenysége ebben a körzetben egyre élénkebbé vált.



Szovjetoroszország nem hajlandó az Egyesült Államok részére a Japán elleni légitámadásokhoz Szibériában légitámaszpontokat rendelkezésre bocsátani, mert ebben az esetben számot kell vetnie azzal, hogy Japán Szibéria ellen támadást intéz.

*

A brit haderőnkívüli repülőkiképzés 80 vitorlázó repülő iskolával rendelkezik, ahol eddig 15.000 repülő tisztjelölt nyert oktatást a vitorlázó repülésben.

*

Július 28 és augusztus 5-e között rendezik az idén Engadinban a svájci vitorlázó repülő bajnoki versenyeket.

*

Németország nemrégiben öt Junkers-forgalmi gépet szállított a török kormánynak. Ezeket az Istambul-Ankara-Adana-vonalon fogják alkalmazni. Ezenkívül szóba került a rendszeres török légijáratok megindítása az Istanbul-Bukarest-vonalon is.



REPÜLJ TE IS BAJTÁS

XIII.

— A közelfelderítő — folytattam — mintegy kiegészítő munkatársa a távolfelderítőnek. Ő a harcok mindenkori színhelyét deríti fel és a legközelebbi mögöttes területeket tartja állandó megfigyelés alatt. A pilóta, a megfigyelő és a rádiós itt is teljesen magára van utalva, mert a gépek mindig egyedül indulnak a bevetésekre.

— Szolgálatuk igen érdekes. Legtöbbször meghatározott felderítendő feladatokat kapnak, de igen gyakran tekintettel arra, hogy mozgó harcok színtere felett repülnek, — adódnak olyan váratlan felfedezések, amelyeket csak ők láthatnak meg a levegőből és amelyeket, esetleg rádión sürgősen kell jelenteniök. És rövid idő múlva jelentésük nyomán követik őket a bombázók, hogy elpusztítsák a felfedezett célt. Minden pillanat új, érdekes, izgalmas képet mutat a közelfelderítőnek. Az ellenség nem nagyon szereti ezeket a magányosan bóklászó gépeket. Amint megjelennek az égen, az ellenséges légvédelem mindenféle légvédelmi lövegének szeretetteljes fogadtatásában részesülnek. Sőt igen gyakran kapnak vadászokat is a nyakuk közé. Ilyenkor azután bőven akad dolguk a géppuskáknak és nem is eredménytelenül, mert a mai háborúban már mindjobban szaporodnak a közelfederítők légigyőzelmei.

— A vadászokról nem kell sokat beszélnem, mert azokról bizonyára sokat hallottál te is Pista. Övék a légiharc, ők támadnak meg ellenséges gépeket a levegőben és ők oltalmaznak feladatra induló, vagy visszatérő bombázókat, felderítőket. A repülés, a harc, a sport és a vadászat élvezete párosul a kötelességteljesítés és a férfias kiállás vitézi erényeivel. Egyedül egy gépben, többezer méterre a földtől, valahol a felhők felett nyomasztó túlerővel szemben felvenni a harcot, magyarosan megállni a sarat és légigyőzelmet aratni: ez a magyar vadászrepülő.

— A mai hadirepülés tömege a bombázó. Azt hiszem, nem csalódom, ha annak a megállapításomnak adok kifejezést, hogy ha a világ összes repülőgépeit összeszámolnánk, akkor a bombázógépek száma messze túlszárnyalná a másfajta gépeket.

— A bombázó mindig kötelékben repül, sőt az idő mulásával mindég nagyobb kötelékben. Sokféle bombázó van, általában, a sokféle feladatnak megfelelően. Nagyjából talán nappali és éjszakai bombázókat különböztethetünk meg. A nappaliakat ismét nehéz-, vagy távbombázókra, közepes és könnyűbombázókra, vagy úgy is mondhatjuk, rombolókra, végül zuhanóbombázókra oszthatnánk fel.

— És ahány fajta bombázó van, annyiféle a harchelyzet, a kaland.

— Remek érzés bombázónak lenni Pista. Én is az voltam.

— Képzeld csak el Pista, hogy bent ülsz egy nagy kétmotoros bombázógép vezető ülésében, bőrruhában, bőrsapkában, gége mikrofonnal a nyakadon, kezed a gép kormányán nyugszik; kinézel a kabin ablakán és pár méterrel magad mellett ott látod az egyik kísérődet, amellett a másodikat, majd a harmadikat, ezeket a nyolc-tíz tonnás repülő harciszekereket, melyekben századtársaid repülnek veled együtt a tiszta, kéklő levegő végtelenjében.

— Fenséges érzés ez Pista! Az összetartásnak, az együttműködésnek és az egymásrautaltságnak felemelő érzése járja át az embert, amikor századával bevetésre indul.

— És tudod, hogy hol éreztem először ezt az érzést? Természetesen egészen más és egyszerűbb körülmények között. Tizennégy éves koromban egy kézilabda mérkőzésen, amikor egy igen erős ifjúsági csapat ellen játszottunk, de ellenfeleink még sem tudtak minket megverni, mert a védelemnél olyan pompásan összedolgoztunk, hogy a labda csak alig jutott el néha a kapus kezeihez. Akkor éreztem először az együttműködésnek, az ú. n. összjátéknak a nagyszerű érzését.

— Mi más a bombázó bevetés mint ennek a kézilabda mérkőzésnek a folytatása... Gépeden három bajtársad repül veled: a megfigyelőd, a szerelőd és a rádiósod. Az egyik tájékozódni segít neked az ismeretlen, ellenséges terület felett, a másik a légteret figyeli, nehogy váratlanul ellenséges vadászok csaphassanak rád, a harmadik pedig rádiókészülékén összeköttetést tart fenn földi támaszpontoddal, ahonnan elindultál és bajtársaiddal, akik a melletted repülő gépeken vannak együtt veled ezen bevetésen.

Négy összeszokott ember remek együttműködésének eredménye, hogy eljutsz a feladatban megjelölt ellenséges célterület fölé, ahol a megfigyelő irányításával már a te gyakorlott kezed viszi rá a köteléket pontosan a célra, ahol azután a ballisztika követelményeinek megfelelő pillanatban oldja ki többmázsás bombáidat.

— Ha ellenséges vadászok támadnak rád, a melletted repülő kísérő gépek oda zárkóznak hozzád, és lövészeitek géppuskáiknak zárt tűzrendszerével a legmerészebb támadót is elzavarják közeledből. Amikor együtt repültök, olyanok vagytok mint egy sündisznó, minden irányban tüzelő géppuskáitok és gépágyuitok tűzerejével.

— Vannak aztán kevésbbé egyszerű feladatok is, amikor az embernek rossz időjárási viszonyokkal kell megküzdenie. Sűrű, vastag felhőrétegeken áttörni, s amikor párezer méteres emelkedés után kibujsz valahol hétezer méteren a ragyogó napsütésbe, élvezettel figyeled, hogy pillanatonként hogyan emelkednek ki utánad kísérőid a vakítóan fehér felhőtakaróból. Pár perc és a század ismét együtt van. Kissé fáradt vagy, mert esetleg közben jegesedéssel, zivatarral, vagy hóviharral kellett megküzdened. Ilyenkor nagyot szippantasz légzőkészülékeden keresztül az oxigénpalackból és máris felfrissülten és újból erővel folytatod útadat.

— Ezek csupán apró epizódok abból az élménytömegből, amit az ember néhány évi repülő csapatszolgálata alatt alatt élmékeiben elraktároz. De ezek az élmények mindig legkedvesebb emlékeink közzé fognak tartozni.

— A zuhanóbombázás talán még érdekesebb, mint a horizontális bombázás. De egész különleges élvezet lehet rombológépeken szolgálni. Hatalmas tűzerejű erősen páncélozott alacsony támadó csatarepülőgéppel elcsipni egy mit sem sejtő ellenséges harckocsicsoportot. Remek vadászat lehet...

Pista csillogó szeméből azt olvastam ki, valahányszor a különböző légitelékekről beszéltem, mintha mindig az tetszett volna neki a legjobban, amelyikről éppen beszéltem. Amikor a távolfelderítőkről volt szó, az volt az érzésem, hogy amikor eljön majd annak az ideje, Pista minden bizonnyal a távolfelderítőkhöz fog jelentkezni. Pista azonban a közelfelderítőknél még nagyobb érdeklődéssel nézett rám, a vadászoknál olyan élénken bológatott, hogy nem is tartottam szükségesnek azokról sokat beszélni, és amikor a bombázókra került a sor, ismét fogadni mertem volna, hogy Pistából annak idején bombázó lesz.

(folytatjuk) v. J. Á.



TÁJÉKOZATLAN AKAR MARADNI MINT EGY GYERMEK?

Minden emberben megvan a hajlamosság arra, hogy elzárkózzék bizonyos tények elől, ha az ellenkezik az elgondolásaival, vagy elképzeléseivel. Az ember kényelmességből sokszor nem akar tudomást venni a tényekről és eseményekről. Mert így jobb. Békeidőben talán megengedheti magának ezt mindenki: bezárkózhat egy szellemi, vagy lelki elefántcsonttoronyba. A háborúban, a népek nagy mérkőzéseinek idején, amikor tisztában kell lennünk azzal, hogy mi történik a csatatereken és a diplomácia boszorkánykonyháján, akkor az önámítás, a struccpolitika nemcsak helytelen, de veszedelmes is, mert a saját sorsunk, a saját jövőnk kirajzolódó képe elől fordítjuk el az arcunkat, hogy ne lássuk és ne halljuk azt.

Ha képet akarunk alkotni magunknak a jövőről, akkor ne zárjuk el a fülünket nagy szövetségesünk, Németország hangja elől. Csavarjunk egyet a rádiókészülékünk gombján és naponta hallhatjuk Németország hangját, a saját otthonunkban, a saját anyanyelvünkön.

Hogyan harcolhatnánk nyugodtan és bizalommal, miképpen bízhatunk honvédeink győzelmében, ha nem hinnénk mély hittel egy boldogabb és jobb magyar és európai jövőben?

Hogy ez a jobb jövő mit hoz nekünk, azt Európa legnagyobb katonai hatalmának, Németországnak az éter hullámain át való közléseiből könnyen megtudhatjuk.

A kocsmai politizálásoknál és a kávéházi vitáknál sokkal célszerűbb a hiteles helyről való tájékozódás. Németország hangja a mi nyelvünkön az ő barátjának és szövetségesének a nyelvén, megnyugtat és bizalmat önt belénk.

Megtántoríthatatlanul hiszünk majd abban, hogy Európánk a szabad és független népek igazi szövetsége lesz a háború után. Csak a szabad tulajdon, a szabad hit, a szabad saját egyéni kezdeményezés alapján láthatjuk meg majd azoknak az erőknek a kifejlődését, amelyek a jövőben is éppúgy fogják Európát a kelet embertömegeivel szemben megvédeni, mint a tengerentúli kontinensek kifosztása és rabszolgasága ellen. Hallgassuk meg tehát barátunk hangját.

A Német Birodalmi Rádió »Donau állomása« (Donau Sender) minden nap magyarul ad híreket a 325.4m/922 kHz hullámhosszon
7.15—7.30-ig.
(DXO 49.92 m: 6.010 kHz rövidhullámhosszon is.)
11.00—11.10-ig,
16.30—16.40-ig,
23.15—23.30-ig,
1.00— 1.10-ig.
20.15—21.00-ig bő szórakoztató és tanító műsor, sok zenével.

Vasárnapon:
Délkeleti rádiószemle és hallgatók kívánsághangversenye.

Hétfőn:
Hírmagyarázónk beszél.

Kedden:
Művelődési előadás.

Szerdán:
Európai köradás. »A világba tekintünk.«

Csütörtökön:
A »Donau állomás« a birodalomban élő magyar munkásokhoz szól.

Pénteken:
Berlini posta.

Szombaton:
Fényszóró.

Ezenkívül minden adásban hírek, aktuális megjegyzések és helyzetjelentés.

Figyelem! Hallgassa meg a »Német mesterek halhatatlan zenéje« c. adássorozatot minden vasárnap 18—19 óráig (DSZ) az összes német birodalmi állomásokon, a »Deutschlandsender« és az »Alpen« állomásokon a 338.6 m hullámhosszon.

Repülő BAJTÁRSAK

CZILLEI GÉZA REGÉNYE.

Egyhangúan csattogtak a vonat kerekei. Futásukban mintha egy láthatatlan óra másodpercei ketyegtek volna a zakatolásban. Néha mintha jobban meglódult volna s ilyenkor összefolyt az egyhangú csattogás.

Cserkuti főhadnagy az ablaknál állt. Nézte a sínpár mellett elrohanó sürgönypóznákat, nézte a végtelen pusztaságot, mely sejtelmesen közeledett feléje. Kihajolt az ablakon s csukott szemmel élvezte a nagy rohanást. Aztán behúzódott a fülkébe és kényelmesen elhelyezkedett. Cigarettára gyujtott és álmodozva figyelte a kékes füst kavargását. Egy ideig csendesen terjengett a gomolyag, aztán hirtelen belemarkolt a beáramló levegő és megkavarta. Őrült örvénylés támadt és a rohanás kiragadta az ablakon az utolsó otthoni cigaretta kellemes füstjét.

Cserkuti szívott még egyet aztán kidobta a cigarettavéget az ablakon. Aztán, mintha megbánta volna, hirtelen mozdulattal az ablaknál termett és visszabámult. Kereste az eldobott cigarettát. Mintha egy emléket, mintha az otthon töltött szabadság utolsó üdvözletét dobta volna el. Valami mintha fájt volna ott belül. Visszahúzódott a kocsi sarkába és lehúnyta szemét, hogy még egyszer visszaálmodhassa a szép napokat, hogy mégegyszer kiszínezze magában a kedves emlékeket.

*

Könnyű szívvel, derűsen indult el szabadságára. Tele volt vággyal a nyugodt, könnyű élet után. Eltervezte, hogy minden nap elmegy valahova szórakozni. Kínos pontossággal előre elkészítette úti programmját, beosztott minden órát, kiszámított minden percet s talán ez volt az egyedüli, ami igazi örömet adott. Sajnos, nem tartott soká ez sem. Valahogy mást várt, mint amit kapott. Túl csendesnek, üresnek találta a nyüzsgő várost, idegennek, unalmasnak a színházat, a mozit s szabadságának első napjain romba dőlt minden terve.

Egyre jobban elhatalmasodott benne egy különös vágy. Egyre határozottabban érezte, hogy nem haza, hanem hazulról jött el idegen helyre. Hiába járta végig a régi helyeket, hiába látogatta meg régi ismerőseit, nem tudta megtalálni azt, amit keresett.

Gyakran céltalanul kóborolt az utcákon, s amikor ráesteledett, már nem kereste fel a zenés szórakozóhelyeket, hanem hazament. Otthon kínozta az egyedüllét. Hogy menekülhessen tőle, lefeküdt. Ilyenkor sokáig hánykolódott álmatlanul ágyában s oly fáradtan ébredt, mintha egész nap követ tört volna.



A második hét végén már azzal a gondolattal foglalkozott, hogy megszakítja szabadságát és visszautazik az alakulatához. Ez a terve kissé felvillanyozta.

Vasárnapra virradt. Korán ébredt s polgári ruhába öltözött. Délelőtt kiment a Kossuth Lajos utcába és belevegyült a sétálók forgatagába. Délben felment a Várba, megnézte az őrségváltást. Az induló pattogó ritmusa csak jobban felkorbácsolta benne a vágyat a visszautazásra. Mintha égett volna a lába alatt a talaj, menni, menni kényszerült. A térzene után, amikor elvonult az őrség, soká követte őket. Ha lassabban haladó emberekbe ütközött, bosszankodott. Annyira magával ragadta a zene.

— Visszamegyek . . . ! — dübörgött benne a gondolat s úgy érezte, hogy nincs hatalom, ami szándéka megmásítására bírná.

Egyik budai étterembe ment ebédelni. Végigbogarászta az ujságokat, aztán céltalanul nekivágott a városnak. Most már úgy nézte az utcákat, a szobrokat, mint aki búcsúzik. Valami fölényes érzés vett rajta erőt.

Csendesen baktatott át a Margit hídon. Megállt a híd karfájánál és belenézett a lomhán hömpölygő vízbe. Úgy kavargott a víz a híd pillérjénél, mintha el akarta volna sodorni. Habokat is vert, amikor visszakanyarodott, de aztán mégis elcsendesedett és megnyugodva hömpölygött tovább végtelen medrében.

A budai parton kígyózva kanyargott a helyiérdekű vasút. Rikkantott egyet vala melyik utcakereszteződésnél, megállt egy időre, aztán ment tovább.

A vizen dohogva kapaszkodott felfelé egy szállító gőzös. Úgy okádott a kéménye, mintha be akarta volna a partokat teríteni fekete füstjével.

Cserkuti elgondolkodva ment tovább. Léptei hangját elnyomta a rekkenő melegtől puhára olvadt aszfalt. Mintha vastag, finom szőnyeggel lett volna beterítve.

Amikor a szigeti bejáróhoz ért, csikorogva fékezett mögötte egy autó. Cserkuti hirtelen visszaugrott. A soffőr valami szitkot nyomott el a fogai között s a rendőr rosszallóan csóválta meg a fejét. Cserkuti elszégyelte magát. Hiába no, elszokott a nagy forgalomtól.

Utána bámult a kocsinak, aztán megindult a sziget felé. Úgy is régen járt már ott, még egyszer meg akarta nézni a sétányokat.

A pénztárnál jegyet váltott s amikor fizetni akart, akkor pillantott meg egy hirdetést.

— Ma lesz a vízipóló verseny? — kérdezte a pénztárost, amikor elolvasta a plakátot.

— Igen kérem.

— Akkor . . . akkor kérek egy másik jegyet is . . .

Kellemes izgalom fogta el. Őrült, hogy utolsó nap legalább szórakozhat.

Sokan ültek már a nézőtéren s alig talált magának helyet. Egy ujságot vett s azt terítette le a padra.

Már javában állt a verseny s a közönség soraiban érezhető volt az izgalom, amikor Cserkuti mellett koppant valami a padlón. Lenézett. Egy ezüst púderos szelence hevert a lába mellett. Lenyúlt érte. Megnézte az apró jószágot aztán hátra fordult.

Egy nő ült mögötte, ki minden figyelmét a versenyre fordította. Jobbra-balra hajladozott, úgy követte a labda útját s önfeledten tapsolt, amikor sikeresen fejeződött be az akció.

Cserkuti elmosolyodott. Várta, hogy majd feléje néz a nő és átadhatja neki a szelencét. Már éppen szólni akart, amikor felharsogott a tapsvihar. Cserkuti önkéntelenül visszafordult. A játék izgalma tetőfokra hágott. A nézők felugráltak helyeikről s amikor a játékvezető sípjába fújt, jelezve a verseny végét, Cserkuti már későn fordult meg. A kijárat felé tolongó tömeg pillanatok alatt elsodorta szemei elől a nőt. Felállt az ülésre, hogy megtalálhassa.

— Kérem szépen . . . ! — kiáltott feléje, de a hangja elveszett a nagy zsivajban. Aztán már csak azt látta, hogy a nőt kisodorja a kapun a tömeg.

Cserkuti utána sietett, de mire kiért, végkép elvesztette szem elől.

Bosszantotta a dolog. Tanácstalanul forgatta kezében a szelencét. A bal sarkában monogramm díszelgett.

— P. É. — olvasta ki a betűket, aztán zsebre vágta és megindult a híd felé. A szigeti bejárónál odament a rendőrhöz, hogy átadja neki.

— Sajnálom, kérem, csak az őrszobán lehet leadni, vagy a főkapitányságon — mondta a rendőr.

— Hát most mi a fenét csináljak vele?

— Tessék elvinni a főkapitányságra — mosolygott a rendőr.

— No, ez még hiányzott nekem — bosszankodott Cserkuti és megindult a pesti hídfő felé. Végigment a Dunaparton, ki az Országház-térre.

A Kioszkból zene hallatszott. Kellemes, halk melódia. Cserkutinak egy gondolata támadt és bement. Elhelyezkedett a sarokasztalnál és míg a felszolgálóra várt, cigarettára gyujtott.

Amikor már távozni akart, véletlenül a terem belső részébe tévedt a tekintete. Ismerős alakot látott ülni háttal feléje egyik asztalnál.

— Még maradok — mondta a pincérnek, akit odahívott, aztán felállt, hogy jobban szemügyre vehesse a nőt. Derűs mosoly húzódott végig az arcán. Zsebéhez nyúlt és megtapogatta a púderos szelencét. Gépies mozdulattal megigazította a nyakkendőjét és megindult a nő felé.

Egyedül ült a nő az asztalnál. Cserkuti oldalt került melléje és megállt az asztalánál. Köröskörül minden hely foglalt volt. Mintha csak akkor érkezett volna, ráköszönt a nőre.

— Bocsásson meg kérem, megengedné... — intett az üres szék felé.

A nő csodálkozva nézett rá, aztán hidegen intett. Cserkuti leült.

— Fagylaltot kérek — mondta a pincérnek, amikor odajött hozzá.

A nő felkapta a fejét és Cserkutira bámult. Aztán a retiküljébe nyúlt és elővette a pénztárcáját. Fizetni akart. Látszott rajta, hogy nem akar maradni egy idegen ember társaságában.

— Szóljak a pincérnek? — kérdezte csendesen a férfi és szemében huncut mosoly vibrált.

— Köszönöm — mondta a nő, magam is el tudom intézni...

— Kérem... — bólintott — ahogy gondolja.

A nő megütközve nézett rá. Sehogy sem volt ínyére Cserkuti furcsa viselkedése. Idegesen dobolt ujjaival az asztalon és nyugtalanul tekintgetett a pincér felé.

A férfi szemmel láthatóan élvezte idegességét. Majd amikor már közeledni látta a pincért, közelebb ült az asztalhoz s mintha csak a terítő cirádáit vizsgálná, anélkül, hogy a nőre nézett volna, megszólalt.

— Éva, ne siessen...

A nő meglepődött. Kérdően nézett rá.

— Maga ismer engem...?

Cserkuti jobbra-balra ingatta a fejét.

— Hát mondjuk, azt hiszem...

— Nem értem! Hol találkoztunk? Én nem emlékszem magára.

Már mosolygott a szeme. Látszott ugyan rajta a bizonytalanság, hogy nem tudja ismerősei közé besorolni, de hidegsége már felengedett.

(Folytatjuk)

Szerkesztői üzenetek

Bernáth Zoltán, Jánoshalma. 1. A rendelet az ilyen különleges kérdésekre nézve pótlólag fog intézkedni. 2. Tudomásunk szerint ez a rendelkezés ma is fennáll. 3. A fémgyűrűs Ju. 52. valóban ilyen célra használható fel. 4. A nagy magasságban repülő gépek után húzódó füstszerű csíkok az u. n. kondenz-csíkok, melyekről részletesen írtunk a Magyar Szárnyak június 1-i számában. 5. Pontos értesüléseink még nincsenek, de valószínű, hogy igen.

Pelsőczi Andor, Budapest. A kétmotoros bombázó a Ju. 88. továbbfejlesztése, típusjelzése Ju. 188. Teljesítményei jobbak.

Kővári László, Rákoscsaba. A kérdéses gép Caproni Ca. 135. kétmotoros nehézbombázó. Személyzete 4 fő, három géppuska védi, legnagyobb sebessége 400 km/ó. felett van.

Őry Huba, Munkács. 1. Nem hisszük, hogy ez akadály lenne a tanfolyamon való részvétel szempontjából. Pontos felvilágosításért forduljon egyenesen a Műegyetemi Sportrepülő Egyesülethez. 2. A látott gép valószínűleg az Arado gyár új szállítórepülőgépe volt. Típusszámát még nem közölték a nyilvánossággal. 3. A kétmotoros gép típusa Dornier Do. 23., ma már teljesen elavult bombázó. 4. Részletes tájékoztatást a tanfolyamot rendező egyesület tud adni. 5. Arról sincsen még tudomásunk, hogy egyáltalában meg fog-e idén jelenni.

Galántay Ervin, Kőszeg. 1. A két géptípusról nem állnak rendelkezésünkre pontos adatok. 2. A könyv magánforgalomban nem szerezhető be, csak a honvédség tagjainak áll rendelkezésére.

Bolcsányi Irén. Ilyen felhívásról nem tudunk és az ujság nyilván téves értesülés alapján közölte a hírt.

Biegl Gyula, Nyiregyháza. 1. Pontos adatot nem közöltek még a gépről. 2. A könyv már megjelent. 3. Lagg 5., legnagyobb sebessége kb. 600 km/óra.

A MŰCSARNOKBAN LÁTTUK:



Két repülővonatkozású kép ragadta meg figyelmünket a Műcsarnokban, a VII. Nemzeti Képzőművészeti Kiállításon. A képek közül az egyik a Justice for Hungary dicsőséges óceánrepülésének állít emléket, amelynek másat Magyar Sándor óceánrepülő vette meg, a másik a mostani világháborúból meríti tárgyát és egy repülőtér bombázását örökíti meg. Festőjük Burckhardt A. L. Gusztáv festőművész, tábori pilóta, akinek repülőtárgyú és egyéb képeit művészkörökben is mindig sokra értékelték, illusztrációit pedig a Magyar Szárnyak olvasói lapunk hasábjairól ismerhetik. A két szép ceruzarajz a művész hasonló stílusú repülőtárgyú képsorozatából való. Kiállított képei a kiállítás közönsége körében komoly tetszést arattak. Jelenleg is több, nagyobb repülőtárgyú kompozíciója áll kivitelezés alatt.

A repülőtárgyú képsorozat levelezőlapreprodukciói egyébként szerkesztőségünkben beszerezhetők.

A modelező szövetkezet közgyűlése

A Repülőmodelező és Aviatikai Szövetkezet május 25-én tartotta II. évi rendes közgyűlését, amelyen több aerokör és levente egyesület is képviseltette magát. A szép számban megjelent tagok előtt *Török László* ügyvezető ismertette a RASZ másfélévi munkáját, majd mérleg- és eredményszámlát. Az 1943. évi mérlegüket 4.950·95 pengő bruttó nyereséggel zárták, míg a tiszta nyereség 2.212·95 pengő volt. A költségek összege 22.524·04 pengővel, a berendezés pedig 1.442·80 pengővel szerepel a mérlegben. A szövetkezet bruttó bevétele az elmult évben 52.194·63 pengő volt. A RASZ *szociális téren is eredményes munkát* kíván produkálni. A jelentős összegű tiszta nyereségből 1500 pengővel a repülőmodelező szervezetek megsegítését, 500 pengővel pedig más jótékony akciókat igyekszik támogatni.

Az ügyvezető jelentését a közgyűlés egyhangúan tudomásul vette, majd megválasztották a felügyelőbizottsági tagokat. Végül különböző felszólalások és indítványok hangozottak el, majd egyhangúan elhatározták, hogy a *Repülőmodell Építő Szekrények* terjesztését és az új modelek kiadását tovább folytatják.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetés ára egy évre 24 pengő. Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő. Egyes szám ára 1 pengő. Szerkesztőség: IV. Petőfi S. u. 16. Tel. 187-323. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

443188 — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.